

J CANADA. PARL. C. DES C.
103 COM. PERM. DES CHEMINS DE
H72 FER, CANAUX ET LIGNES
1958 TELEGRAPHIQUES.
C4 Procès-verbaux et tém...

A4

NAME - NOM

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-quatrième législature

1958

COMITÉ PERMANENT

DES

**CHEMINS DE FER, CANAUX
ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES**

Président : M. GORDON K. FRASER

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 1

PRÉVISIONS DE DÉPENSES DU MINISTÈRE

DES TRANSPORTS

SÉANCES DU MARDI 10 JUIN ET

DU MARDI 24 JUIN 1958

TÉMOINS :

**L'honorable George Hees, ministre des Transports, et
M. J. R. Baldwin, sous-ministre.**

**EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.,
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTROLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1958**

COMITÉ PERMANENT DES CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président : M. G. K. Fraser,
et MM.

Allmark	Grills	McPhillips
Asselin	Gundlock	Michaud
Badanai	Hales	Monteith (<i>Verdun</i>)
Baldwin	Hardie	Nielsen
Baskin	Horner (<i>Acadia</i>)	Nixon
Batten	Horner (<i>Jasper-Edson</i>)	Pascoe
Bigg	Howard	Payne
Bourbonnais	Howe	Phillips
Brassard (<i>Chicoutimi</i>)	Johnson	Racine
Brassard (<i>Lapointe</i>)	Keays	Rouleau
Bruchési	Kennedy	Rynard
Campbell (<i>Stormont</i>)	LaRue	Smallwood
Chevrier	MacEwan	Smith (<i>Calgary-Sud</i>)
Chown	MacInnis	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)
Creaghan	*Martin (<i>Essex-Est</i>)	Tassé
Crouse	Martini	Taylor
Drysdale	McBain	Thompson
Dupuis	McDonald (<i>Hamilton-</i> <i>Sud</i>)	Tucker
English	McMillan	Webster
Fisher		Wratten

Secrétaire du Comité:
J. E. O'Connor.

* Remplacé par M. Garland le 12 juin 1958.

ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,
MARDI, 3 JUIN 1958.

Il est décidé—Que le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se compose des députés dont les noms suivent:

MM.

Allmark	Grills	McPhillips
Asselin	Gundlock	Michaud
Badanai	Hales	Monteith (<i>Verdun</i>)
Baldwin	Hardie	Nielsen
Baskin	Horner (<i>Acadia</i>)	Nixon
Batten	Horner (<i>Jasper-Edson</i>)	Pascoe
Bigg	Howard	Payne
Bourbonnais	Howe	Phillips
Brassard (<i>Chicoutimi</i>)	Johnson	Racine
Brassard (<i>Lapointe</i>)	Keays	Rouleau
Bruchési	Kennedy	Rynard
Campbell (<i>Stormont</i>)	LaRue	Smallwood
Chevrier	MacEwan	Smith (<i>Calgary-Sud</i>)
Chown	MacInnis	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)
Creaghan	Martin (<i>Essex-Est</i>)	Tassé
Crouse	Martini	Taylor
Drysdale	McBain	Thompson
Dupuis	McDonald (<i>Hamilton-Sud</i>)	Tucker
English	McMillan	Webster
Fisher		Wratten—60.
Fraser		

(Quorum, 20)

Il est ordonné—Que le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques soit autorisé à délibérer et à s'enquérir de toutes les affaires et de toutes les matières que la Chambre lui aura renvoyées, à faire de temps à autre des rapports exprimant ses observations et ses vues sur ces affaires et ces matières, à assigner des témoins et à ordonner la production de pièces et de dossiers.

MERCREDI, 11 JUIN 1958.

Il est ordonné—Que le quorum dudit Comité soit réduit de 20 à 12 membres et que l'application de l'article 65 (1) *b*) du Règlement soit suspendue à cet égard.

Il est ordonné—Que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer les documents et témoignages dont il ordonnera la publication, et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 66 du Règlement.

JEUDI, 12 JUIN 1958.

Il est ordonné—Que le nom de M. Garland soit substitué à celui de M. Martin (*Essex-Est*) sur la liste des membres dudit Comité.

MERCREDI, 18 JUIN 1958.

Il est ordonné—Que les postes numéros 414 à 430 inclusivement, les postes numéros 433 à 441 inclusivement, les postes numéros 444 à 472 inclusivement et les postes numéros 512 à 516 inclusivement, figurant au budget principal des dépenses de 1958-1959, et que les postes numéros 628 à 634 inclusivement, les postes numéros 636 à 651 inclusivement et les postes numéros 661 et 662, figurant au budget supplémentaire des dépenses de l'année financière expirant le 31 mars 1959, relatifs au ministère des Transports, soient retirés du comité des subsides et renvoyés devant le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, sous réserve toujours des pouvoirs que possède le comité des subsides à l'égard du vote des deniers publics.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,

LEON-J. RAYMOND.

RAPPORT À LA CHAMBRE

MERCREDI, 11 JUIN 1958.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

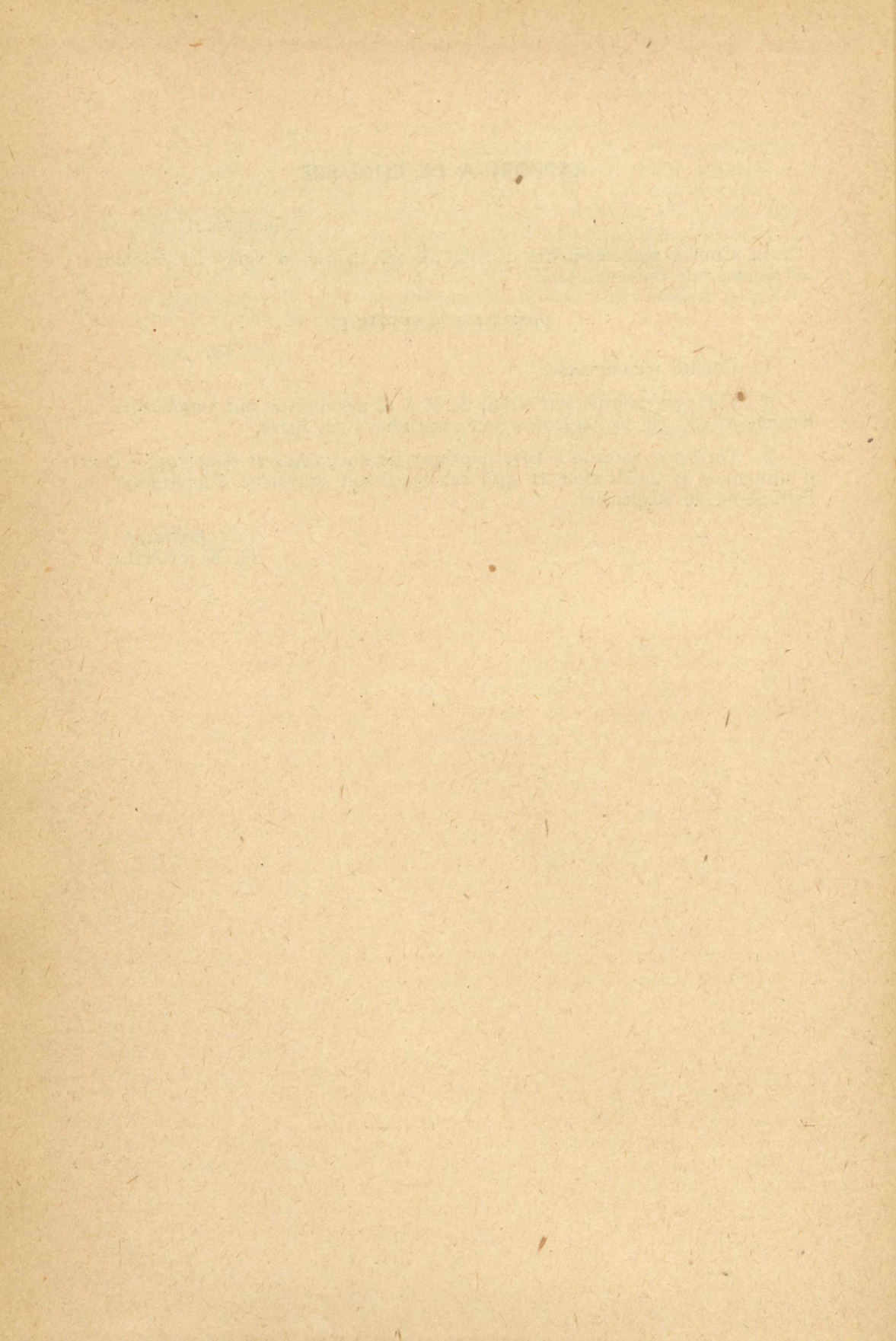
PREMIER RAPPORT

Le Comité recommande:

1. Que son quorum soit réduit de 20 à 12 membres et que l'application de l'article 65 (1) *b*) du Règlement soit suspendue à cet égard.

2. Qu'il soit autorisé à faire imprimer les documents et témoignages dont il ordonnera la publication, et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 66 du Règlement.

Le président,
G. K. FRASER.



PROCÈS-VERBAUX

MARDI, 10 JUIN 1958.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 10 heures du matin pour fins d'organisation.

Présents: MM. Allmark, Baldwin, Batten, Bigg, Bourbonnais, Campbell (*Stormont*); Chevrier, Creagna, Crouse, Drysdale, Fisher, Fraser, Grills, Gundlock, Hales, Horner (*Acadia*), Howe, Johnson, Kennedy, Martini, McBain, McDonald (*Hamilton-Sud*), Monteith (*Verdun*), Pascoe, Payne, Rynard, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Simcoe-Nord*), Tassé, Thompson, Tucker et Webster. (32).

Aussi présent: L'hon. George Hees, ministre des Transports.

Sur la proposition de M. Martini, appuyée par M. McDonald (*Hamilton-Sud*), M. Fraser est désigné pour présider les délibérations.

M. Fraser remercie les membres du Comité de l'honneur qu'ils lui font et précise l'importance des délibérations à venir.

Sur la proposition de M. McBain, appuyée par M. Grills, M. Howe est élu vice-président.

Sur la proposition de M. Pascoe, appuyée par M. Smith (*Calgary-Sud*), *Il est décidé* de recommander à la Chambre que le quorum soit réduit de 20 à 12 membres.

Sur la proposition de M. McDonald (*Hamilton-Sud*), appuyée par M. Crouse,

Il est décidé que le Comité demande l'autorisation de faire imprimer tout document et témoignage dont il pourra ordonner la publication.

Le président présente M. Hees qui formule brièvement des suggestions ayant trait aux délibérations futures du Comité.

A 10 h. 40 du matin, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

MARDI, 24 JUIN 1958.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 10 heures du matin sous la présidence de M. G. K. Fraser.

Présents: MM. Baldwin, Batten, Bigg, Campbell (*Stormont*), Chevrier, Chown, Creaghan, Crouse, Drysdale, English, Fisher, Fraser, Hales, Hardie, Horner (*Jasper-Edson*), Howard Howe, Kennedy, Larue, MacEwan, MacInnis, Martini, McBain, McDonald (*Hamilton-Sud*), McMillan, Nielsen, Pascoe, Rynard, Smith (*Simcoe-Nord*), Tassé, Webster, et Wratten. (32).

Aussi présents: L'honorable George Hees, ministre des Transports; MM. J. R. Baldwin, sous-ministre; J. E. Devine, adjoint exécutif au sous-ministre; R. J. Burnside, directeur des Services des canaux; G. L. Matthews, Agent d'administration, Services des canaux; A. R. Whittier, directeur adjoint (Administration), Services des canaux; J.-B. Betournay, directeur adjoint (Génie), Services des canaux; et W. A. Cook, surveillant des prévisions budgétaires.

Le président note qu'il y a quorum, donne lecture de l'ordre de renvoi et met en délibération le crédit 414 (administration du ministère). Il présente ensuite le ministre des Transports, qui fait une courte déclaration concernant les prévisions de dépenses de son ministère.

A la suite de questions posées au ministre, le sous-ministre des Transports, M. Baldwin, est présenté aux membres et répond aux questions d'ordre général ayant trait aux fonctions, projets d'avenir et activité du ministère.

Des exemplaires du rapport annuel de 1956-1957 du ministère sont distribués aux membres du Comité.

A midi et 40 minutes, l'interrogatoire est interrompu et le Comité s'ajourne au mardi 26 juin, à 10 heures du matin.

Le secrétaire du Comité,
J. E. O'CONNOR.

TÉMOIGNAGES

Le 24 JUIN 1958.
10 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vois qu'il y a quorum. Ce matin, nous allons étudier les prévisions de dépenses du ministère des Transports. Depuis notre dernière séance, certains crédits nous ont été renvoyés. Comme l'a ordonné la Chambre, les crédits, 414 à 430 inclusivement, les crédits 433 à 441 inclusivement, les crédits 444 à 472 inclusivement et les crédits 512 à 516 inclusivement, figurant au budget principal des dépenses de 1958-1959, et les crédits 628 à 634 inclusivement, les crédits 636 à 651 inclusivement et les crédits 661 et 662, figurant au budget supplémentaire des dépenses de l'année financière expirant le 31 mars 1959, relatifs au ministère des Transports, ont été retirés du comité des subsides et renvoyés devant le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, sous réserve toujours des pouvoirs que possède le comité des subsides à l'égard du vote des deniers publics.

Messieurs, vous aimeriez, j'en suis sûr, entendre une déclaration du ministre. Je demanderai à M. Hees, de nous souligner les points principaux qu'il propose à la discussion.

L'hon. GEORGE HEES (*ministre des Transports*): Merci beaucoup, monsieur le président et messieurs du Comité.

Comme je le mentionnais, le jour où nous avons désigné un président, la raison de l'examen des prévisions de dépenses de notre ministère devant le Comité aussi bien que de l'examen normal qui a lieu devant la Chambre est de permettre aux membres du Comité de scruter plus profondément et de mieux connaître les opérations du ministère des Transports.

Dans un comité comme le vôtre, l'atmosphère est moins guindée et plus facile. Il est plus aisé de poser des questions, car nous sommes plus rapprochés les uns des autres.

Je crois que ce qui est le plus important dans un comité de ce genre est qu'il vous est permis d'interroger directement les fonctionnaires supérieurs du ministère, chose impossible à la Chambre.

A la Chambre, il faut adresser les questions directement au ministre. Un certain nombre d'entre vous ne sont peut-être pas au courant de cette procédure. Mes adjoints prennent place à une table en face de moi et me fournissent l'information qui ne m'est pas familière.

Ici, vous êtes tout à fait libres, à mesure que procèdent les délibérations, d'interroger mes adjoints ou moi-même. Vous connaissez tous celui qui est à ma droite, mais au cas où l'un d'entre vous ignorerait son identité, je vous le présente: M. John Baldwin, sous-ministre des Transports.

Au cours de la discussion, d'autres membres de mon personnel se joindront à moi et pourront répondre à certaines questions spécifiques ayant trait à diverses sections de notre budget des dépenses.

J'espère que vous n'hésitez pas à nous poser toutes les questions qui vous semblent pertinentes. Nous tâcherons d'y répondre à votre entière satisfaction.

Lorsque nous entreprendrons l'examen des prévisions de dépenses du ministère, je vous demanderais de restreindre vos questions, en ce qui a trait au crédit général, aux facteurs d'intérêt général. Si vous avez des questions précises relatives à des phases spécifiques ou à des opérations bien déterminées telles que "aéroports, canaux, chemins de fer, etc..." il serait préférable que vous les posiez quand la discussion portera sur le crédit pertinent. A ce moment, le fonctionnaire du ministère responsable de cette phase des opérations sera en mesure de répondre aux questions qui lui seront directement adressées.

Je n'ai plus rien à ajouter, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Hees.

M. CHEVRIER: M. le ministre fera-t-il une déclaration relative aux opérations de son ministère? Si je comprends bien, dans le passé, le ministre avait l'habitude de faire une assez longue déclaration soulignant les perspectives et l'envergure du ministère. Comme le ministère des Transports a de vastes attributions, une telle déclaration serait utile aux membres du comité.

M. HEES: C'est là une excellente suggestion, monsieur le président. Une telle déclaration est toujours faite, et le ministre le sait bien, quand les prévisions de dépenses sont soumises au débat à la Chambre. Soyez assurés que je suis prêt à vous fournir les plus amples informations.

J'ai fait préparer ce document-ci par mon personnel. Il traite d'item dont vous serez intéressés à connaître certains détails. Il peut s'être glissé des omissions dans ce document, mais vous constaterez qu'il s'agit toutefois d'un rapport volumineux, où sont énumérés des détails susceptibles de soulever votre intérêt, pendant la discussion.

Vous conviendrez avec moi que si j'entreprends la lecture de ce document depuis le début et que je vous en communique tout le contenu, ce sera extrêmement long. Je puis vous assurer que je suis tout disposé à discuter de tous les aspects de mon ministère au cours de cette réunion dépourvue de formalisme. Au fur et à mesure, je serai heureux de faire des déclarations relativement à diverses phases. La seule raison qui m'empêche, actuellement, de présenter un rapport, est que mon ministère est si vaste que je ne sais par où commencer, ni où m'arrêter.

M. CHEVRIER: Je sais que le ministre n'a pas de rapport tout prêt présentement à sa disposition mais je me demande s'il ne lui serait pas possible d'en présenter un, à la prochaine séance? Si nous entendions un aperçu général des opérations concernant les divers services de ce ministère, il nous serait d'autant plus facile de discuter des prévisions de dépenses. Une déclaration de 4 ou 5 pages, suffirait, je crois. Un rapport portant sur les activités depuis, disons, l'an dernier, aiderait la discussion.

M. HEES: Le sous-ministre propose, comme solution au problème, que le rapport annuel du ministère soit mis à la disposition des membres du Comité. Ce rapport est relativement court.

Mais enfin, monsieur le président, il y a tant de choses à discuter, et le ministre le sait fort bien, qu'il me paraît impossible de...

M. CHEVRIER: Merci de m'appeler "le ministre". On m'accorde ce titre même à la Chambre.

M. HEES: Je devrais dire: l'ex-ministre. Mais j'ai été habitué à l'appeler "le ministre" pendant plusieurs années.

J'aurai certainement un rapport de ce genre prêt à présenter en Chambre. Ce rapport aura été préparé de la façon régulière. Cependant, comme le sait l'ancien ministre, dans le seul secteur de la Voie maritime du Saint-Laurent, il y a énormément de choses à dire. Le rapport doit couvrir également l'expansion de notre ministère, la construction dans le domaine de l'aviation ainsi que les progrès accomplis dans l'aéronautique. Ce sujet est vaste, très vaste. Je n'aimerais pas devoir répéter en Chambre ce que j'aurai à vous communiquer ici.

Je crois bien que si l'honorable député de Laurier appuie ma suggestion que nous discutons des sujets à mesure que nous procédons, il constatera que tout ira bien. Je puis lui affirmer ici que lorsque les estimations relatives à mon ministère seront soumises à la discussion, je ferai alors la déclaration attendue.

M. FISHER: J'aimerais, monsieur le président, préciser que le problème du gaspillage, de l'extravagance et du favoritisme politique découverts par le ministre dans son ministère, m'intéresse tout particulièrement et je lui demanderais une déclaration à ce sujet. Il se souviendra que d'une façon générale, son parti déclara ouvertement l'existence de gaspillage et d'extravagance considérables dans les opérations gouvernementales, surtout en ce qui a trait à son ministère. On a même entendu dire qu'il existait une certaine mesure de favoritisme politique. Le ministre peut-il nous renseigner davantage à ce sujet?

M. HEES: Certainement, je le ferai avec plaisir.

En ce qui a trait au gaspillage et à l'extravagance, j'ai déjà fait plusieurs déclarations à la presse, depuis que j'ai assumé la direction de ce ministère. J'ai dit à maintes reprises et je suis heureux de le répéter ici, que ce ministère est à mon avis excellent. Je n'ai pu découvrir, ce qui ne signifie pas qu'il n'en existe pas, aucun exemple flagrant de gaspillage ou d'extravagance.

Quand on m'a demandé, l'été dernier, quelle était mon attitude relativement au présumé favoritisme politique dans le ministère, j'ai répondu, et ma réponse reste aujourd'hui la même, que lorsqu'un emploi est vacant et qu'il ne relève pas de la Commission du Service civil (naturellement, la plupart des emplois relèvent de cette Commission et nécessitent des examens dont les résultats sont colligés hors du ministère) nous tentons d'y assigner la personne la plus qualifiée après avoir obtenu la meilleure information possible à son sujet. Dans tous les cas, notre politique est d'accorder le poste à celui ou à celle qui peut l'assumer avec la plus grande efficacité.

M. FISHER: Y a-t-il eu des pressions particulières provenant de régions données, en ce qui a trait au favoritisme politique? Je pose cette question parce que j'ai l'impression, après avoir parlé de la chose avec certains membres du Parlement, que le système actuel n'a pas l'heur de les satisfaire.

M. HEES: Monsieur le président, je crois que si le parti auquel appartient l'honorable membre a jamais l'occasion de former un gouvernement, il sera à même de constater que la nature humaine est la même et que les hommes ne changent pas, quel que soit leur parti. Je suis convaincu que s'il interrogeait le premier ministre de la Saskatchewan, celui-ci lui dirait que lors de la formation de son gouvernement, il dut subir des pressions considérables de tous les coins de la province pour qu'il accorde des postes aux "vieux partisans" qui, ayant consacré beaucoup d'énergie en vue de porter le parti au pouvoir, méritaient une récompense. Tous les gouvernements du monde sont soumis à des pressions semblables et j'ai peine à croire que la situation changera. Nous tentons d'assigner les postes vacants de la façon la plus équitable. C'est tout ce que je puis dire à ce sujet.

M. FISHER: Le ministre pourrait-il nous donner des détails sur des pressions s'exerçant plus fortement dans une région que dans une autre ?

M. HEES: Non, je n'ai aucun commentaire.

M. FISHER: Les pressions sont égales ?

M. HEES: Elles s'exercent assez également d'un bout à l'autre du pays. Je suis convaincu que la situation était la même sous le régime libéral et ne serait pas autre si le parti CCF accédait au pouvoir.

Je peux ajouter, monsieur le président, que les pressions ne viennent pas seulement des ministres mais de tous les membres du Parlement qui aimeraient obtenir des emplois pour leurs amis, et ainsi de suite. On ne peut donc attribuer ces pressions à un groupe en particulier.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous discutons maintenant de l'administration du ministère.

A — Ministère

Crédit 414. Administration \$2,144,060

M. HOWARD: Monsieur le président, pour revenir à la question que M. Chevrier a posée, ou soulevée, relativement à une déclaration générale du ministre quand il a abordé le sujet du ministère, je suis d'avis que le Comité aurait tout avantage à entendre une telle déclaration. Sinon, nous nous verrons probablement dans la position que le député de Laurier et vous-même avez mentionnée, à savoir que lorsque des questions particulières seront soumises à la discussion, nous devrons attendre, pour en discuter, d'en être rendus aux postes qui s'y rattachent dans la liste des prévisions de dépenses. C'est ainsi que lorsque nous en viendrons à la fin de notre étude du budget des dépenses, il se trouvera un certain nombre de questions de nature générale qu'il nous sera impossible de soulever, du fait même qu'elles n'auront pas été rattachées à des crédits en particulier. Il sera alors trop tard pour en discuter parce qu'à ce moment, nous aurons terminé l'examen de la politique générale du ministère des Transports.

Je ne suis pas membre du Comité des mines, forêts et cours d'eau, mais j'ai assisté à une séance de ce comité, à ses premiers jours. Le ministre du Nord canadien et des Ressources nationales y présenta une déclaration assez détaillée et complète concernant la politique gouvernementale appliquée à ce ministère.

Comme je l'ai déjà dit, tout en n'étant pas membre de ce comité-là, le fait d'entendre cette déclaration eut pour effet de clarifier mes idées quant à la politique de ce ministère. Je ne crois pas que le ministère des Transports ait un champ d'action plus vaste à travers le pays que le ministère précité.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Howard, le ministre a précisé qu'il ferait une déclaration de cette nature. A la fin de nos séances, nous permettrons, — et je suis convaincu que le ministre est ici d'accord avec moi, — aux membres de poser des questions concernant tout aspect de l'administration, même si le détail spécifique qu'ils ont en vue n'apparaît pas dans le livre. Est-ce satisfaisant ? Nous vous assurons que vous pourrez poser toutes questions relatives à l'administration de ce ministère.

M. FISHER: J'aimerais que nous puissions procéder de façon que ce sujet ne doive pas être examiné de nouveau en Chambre.

M. HEES: Monsieur le président, puis-je ajouter quelque chose, ici: supposons que nous discutons la question des canaux, et que le point spécifique

que vous avez en vue concernant les canaux ne soit pas, de fait, mentionné dans les prévisions et qu'il n'y ait aucun montant s'y rattachant, je vous prie de ne pas hésiter, qui que vous soyez, à poser toutes questions que vous jugerez pertinentes.

La même liberté s'applique aux questions de navigation, ou d'aviation. Tout ceci pour vous assurer que nous ne formulons aucune restriction. C'est là un des grands avantages des discussions dans un comité comme celui qui siège aujourd'hui.

Contrairement à ce qui se passe dans les comités de la Chambre, le président n'intervient pas à tout propos pour indiquer que la discussion s'écarte du sujet à l'ordre du jour. Ici, nous désirons vous fournir tous les renseignements possibles. Et personnellement, je n'ai aucunement l'intention de vous cacher quoi que ce soit.

Vous me demandez de formuler une déclaration générale relativement à la politique de notre ministère. Permettez-moi de résumer ainsi: c'est notre intention et notre devoir aussi, je crois, de faciliter, par tous les moyens à notre disposition, le commerce et la mise en valeur de nos ressources nationales.

En d'autres mots, si vous avez une suggestion concernant l'amélioration d'un port, la construction d'un aéroport, sa modernisation, le creusage d'un canal, l'érection d'une aérogare ou tout autre projet ressortissant à la juridiction de notre ministère, et si ce projet ou cette suggestion peut être justifiée, je puis alors vous assurer que, compte tenu des limitations que nous impose la Chambre des communes quant au vote des deniers publics, nous ferons l'impossible pour nous conformer aux besoins d'expansion de notre pays dont l'essor se poursuit à un rythme accéléré.

Je pense que ces quelques mots résument la politique générale du ministère. De toute façon, ils expriment fidèlement mon propre programme, en tant que titulaire de ce portefeuille. Je le répète: pour autant que la nécessité économique et la justification d'un projet d'expansion peuvent être démontrées sans équivoque, alors, en deça des restrictions budgétaires imposées par le Parlement, nous le réaliserons. N'est-ce pas là une déclaration satisfaisante?

M. HOWARD: Avec l'assurance à la fois du ministre et du président, à savoir que si l'occasion se présente de poser des questions sur un sujet de nature générale, nous pourrons le faire, je crois en effet que cela est de nature à nous satisfaire.

M. HEES: C'est tout à fait cela.

En fait, tout ce qu'a accompli ou entrepris mon ministère apparaît quelque part dans les prévisions que vous avez devant vous. Comme vous vous en rendrez compte, en consultant soigneusement ces chiffres, et je suis convaincu que vous les avez consultés...

M. HOWARD: Merci.

M. HEES: Je suis convaincu que, en tant que membre consciencieux du Parlement, vous les avez consultés. Vous constaterez que chaque secteur administré par notre ministère est mentionné ici parmi les chefs de dépenses.

Si vous voulez vous enquérir de questions étrangères à notre ministère, je ne puis toutefois vous assurer d'une réponse, mais j'essaierai quand même de satisfaire votre curiosité. Mes adjoints s'efforceront de répondre à toutes les questions relatives à l'opération de mon ministère qu'elles soient ou non men-

tionnées sous une rubrique des prévisions de dépenses. Nous n'avons pas l'intention de vous cacher quoi que ce soit, de sorte que tout pourra être étudié ici-même. S'il en eût été autrement, je n'aurais certes pas été en faveur de soumettre mes prévisions de dépenses à ce comité aussi bien qu'à la Chambre.

Ici, vous pouvez tout à loisir étudier le budget du ministère des Transports. C'est beaucoup plus facile, en effet, que dans l'atmosphère officielle d'un comité de la Chambre où vous n'êtes pas autorisés à interroger le personnel du ministère. Ici, votre examen peut être beaucoup plus approfondi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, les détails de la rubrique "administration" apparaissent à la page 534. Y a-t-il quelques questions concernant l'administration ?

M. CHEVRIER: Monsieur le président, peut-on savoir le nombre des employés actuels de ce ministère par rapport à celui de la dernière année financière. Nous pourrions ainsi constater si nous en augmentons le nombre ou le réduisons.

J'aimerais également connaître la réaction du ministre, au sujet d'une déclaration faite hier par le président d'une société de la Couronne, à savoir que grâce à une nouvelle formule mise en vigueur à la Société centrale d'hypothèques et de logement, il a pu réduire son personnel, réalisant ainsi une forte économie. Le ministre a-t-il eu l'occasion de lire cet article ?

M. HEES: Je n'ai pas vu cette déclaration.

M. CHEVRIER: Il s'agit d'une déclaration de M. Bates, le président de la SCHL. Il rapporte qu'il a réduit son personnel, de 2,200 environ qu'il était à un peu plus de 1,800, épargnant ainsi à la Couronne, plusieurs millions de dollars. J'ignore si cette déclaration a été prise en considération. Je crois toutefois que nous pourrions être éclairés sur la première partie de la question et que peut-être le ministre aurait quelques commentaires à ce sujet.

M. HEES: Pendant que le sous-ministre cherche l'information désirée, je peux répondre de façon générale à cette question.

Notre ministère prend de l'envergure et son essor se poursuit depuis quelques années déjà. Nous nous efforçons d'accomplir notre tâche de la façon la plus économique et avec le personnel le plus restreint possible. Si, parmi vous, un membre est d'avis qu'en un certain secteur du ministère, des employés pourraient être mis à pied sans nuire à notre efficacité, nous étudierons sérieusement sa suggestion.

M. CHEVRIER: Je crains que le ministre ait mal saisi mes propos. Pour plus de clarté, je vais expliquer ce qu'a déclaré M. Bates.

M. Bates a déjà occupé le poste de sous-ministre dans le gouvernement. Il était naturellement membre du Service civil. De ce poste, il passa à une société de la Couronne. Il a fait sa déclaration concernant cette Société, quand le comité en étudiait les prévisions budgétaires. Il précisa alors que grâce à une formule qu'il avait adoptée, il était possible de réduire largement le nombre des employés et ainsi économiser une forte somme d'argent. Il ajoutait que si la chose est possible dans une société de la Couronne, pourquoi ne le serait-elle pas dans les ministères ?

Je n'ai pas dit que le ministère des Transports ne connaît pas d'expansion. Je sais le contraire. Je n'ai pas suggéré non plus de réduire le personnel.

Je demanderais toutefois au ministre de consulter la déclaration de M. Bates ou de prier son adjoint immédiat de le faire et de nous dire ensuite s'il n'est pas possible d'appliquer cette formule à son ministère. Il est possible que M. Bates

soit entièrement dans l'erreur. D'autre part, sa formule peut avoir beaucoup de bon et ce qu'il a déclaré est peut-être digne d'être retenu.

M. HEES: Je répondrai à M. Chevrier que nous serons très heureux d'accéder à sa demande. Je n'ai pas encore eu l'occasion de voir cette déclaration et de connaître ce que M. Bates a dit et ce qu'est sa formule. Tout ce qui peut rendre notre fonctionnement plus efficace nous intéresse grandement et nous étudierons certainement cette question.

Le PRÉSIDENT: M. Baldwin peut probablement clarifier la question.

M. BALDWIN: En effet. Je parlerai tout d'abord des chiffres du budget principal puisque c'est là ce qui nous occupe, en ce moment. Au sujet du "Personnel" pour 1957-58, nous voyons que le ministère comptait 12,658 employés comparativement au chiffre de 13,373 pour l'année en cours. Il s'agit ici du ministère lui-même et non pas des agences affiliées.

Quelques 300 postes additionnels seront nécessaires. Ceux-ci sont mentionnés dans le budget supplémentaire déposé récemment et s'appliquant aux autres fonctions administratives.

M. CHEVRIER: Combien avez-vous dit ?

M. BALDWIN: Environ 300 de plus dans les prévisions supplémentaires.

M. CHEVRIER: Ceci comprend-il les sociétés de la Couronne ?

M. BALDWIN: Non, il ne s'agit que du ministère.

M. CHEVRIER: Savez-vous environ à combien se chiffrent les autres ?

M. BALDWIN: Je ne crois pas qu'il y soit question des Chemins de fer nationaux ni d'Air-Canada...

Le PRÉSIDENT: De toutes façons, ce chiffre se rapporte aux prévisions que notre Comité doit examiner.

M. BALDWIN: ... ni de la Commission des transports aériens, ni de la Commission maritime canadienne, ni de la Commission des transports du Canada.

M. WEBSTER: J'allais dire que si vous avez lu la déclaration de M. Bates comme je l'ai comprise, la Société centrale d'hypothèques et de logement passa par une période d'accalmie où il y eut peu à faire et en profita pour congédier un certain nombre d'employés. Puis quand les affaires connurent un regain d'activité, ceux-ci ne furent pas réengagés. Voilà à mon avis la raison de ce congédiement.

M. FISHER: Je crois que M. Chevrier a mal interprété le sens de la déclaration de M. Bates. Si je comprends bien M. Webster, le point que développe M. Bates est que la SCHL est une société de la Couronne, sans liens avec la Commission du service civil et qu'elle peut s'adapter beaucoup plus aisément. Nous discutons ici d'un ministère en pleine expansion et à cause de modifications imposées par la technologie, un certain nombre d'emplois et de classifications deviennent, inévitablement, superflus. Comment vous attaquez-vous à une telle situation, dans votre ministère, monsieur le ministre ? Constatez-vous que les règlements du Service civil ont tendance à restreindre votre autorité en ce qui a trait à la disposition du personnel et à son transfert vers de nouvelles classifications ?

M. HEES: Dans un ministère en plein essor comme le nôtre, il semble facile de constater qu'avec le nombre d'emplois nouveaux qui se créent à un

rythme grandissant, tout employé qui devient surnuméraire à cause de modifications technologiques peut très bien être absorbé par le groupe de nouveaux employés qu'il faut embaucher.

Le PRÉSIDENT: M. Baldwin a peut-être quelque chose à ajouter.

M. BALDWIN: Je ne suis pas sûr de pouvoir immédiatement vous donner le nombre de fonctionnaires.

Le PRÉSIDENT: Vous serait-il possible de nous le fournir à la prochaine séance.

M. BALDWIN: Oui.

Le PRÉSIDENT: M. Baldwin aura ce chiffre pour nous à la prochaine réunion. Cela nous indiquera le nombre des employés du ministère qui sont sous la juridiction de la Commission du service civil et de ceux qui ne le sont pas. Y a-t-il d'autres questions sur le crédit 414?

M. CHEVRIER: Peut-on nous dire le nombre des employés des sociétés de la Couronne, même si les prévisions de dépenses de ces dernières n'apparaissent pas ici? Je parle des sociétés qui tombent sous la juridiction du ministre. Il serait bon je crois que nous ayons cette information. Inutile d'inclure les employés des Chemins de fer nationaux ou d'Air-Canada, mais j'aimerais qu'on inclue ceux du Conseil des ports nationaux, de la Société canadienne des télécommunications transmarines et de la Commission maritime canadienne.

M. HEES: Je crois vous avoir donné ceux de la Commission maritime canadienne.

M. CHEVRIER: Serait-il possible de les inclure tous dans un même chiffre, mais pas nécessairement dès aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT: M. Baldwin pourra-t-il nous fournir ce chiffre à la prochaine séance?

M. BALDWIN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Nous l'aurons lors de notre prochaine réunion.

M. FISHER: Monsieur le président, je dois me rendre à un autre comité, mais certaines questions générales m'intéressent. Le ministre peut-il nous indiquer quand il aimerait en discuter. Tout d'abord, il y a la question de l'amendement assez considérable envisagé à l'endroit de la Loi sur la marine marchande du Canada, qui impliquera vraisemblablement des prévisions de dépenses. Deuxièmement, il y a les modifications éventuelles envisagées dans les relations administratives du ministère par rapport à la Société Radio-Canada. Je me demande quand ces questions seront soumises à la discussion.

Le PRÉSIDENT: Ces deux sujets ne pourront pas être examinés par notre Comité.

M. CHEVRIER: Et pourquoi?

M. FISHER: Enfin, il y a une troisième question...

M. HEES: M. Chevrier veut savoir pourquoi. Toute discussion sur une mesure législative, soit au seul état de projet, soit en voie de présentation, est interdite. Il faut attendre que la mesure ait été officiellement présentée.

M. CHEVRIER: Je suis d'accord. Mais vous pouvez dire si oui ou non vous avez l'intention d'amender la Loi sur la marine marchande du Canada au cours

de la session actuelle. Une réponse par oui ou par non, disposera de cette question.

M. HEES: Si je ne m'abuse, M. Fisher voulait savoir, non seulement si ces changements surviendraient, mais de quelle façon ils affecteraient le personnel. Il est certain qu'il y aura des modifications. Nous avons l'intention, aussitôt que possible, d'amender la Loi sur la marine marchande du Canada et la Loi sur les chemins de fer.

M. CHEVRIER: Je veux sûrement en discuter.

M. HEES: Tout ce que je puis dire est qu'il m'est impossible de préciser les détails de ce que nous entendons faire, tant que ces détails n'auront pas été arrêtés.

M. FISHER: Prenons un exemple précis. Si je comprends bien, il est possible d'amender l'article 324 de la Loi sur la marine marchande du Canada. Ceci aurait des effets certains sur l'envergure du personnel du ministère. Sera-t-il possible d'en discuter quand nous en serons aux estimations ?

M. HEES: Non. Il vous faudra reporter tout débat à ce sujet, lors de la présentation du projet de loi. Je ne puis discuter d'un projet de loi avant qu'il ne soit présenté.

M. FISHER: Les prévisions de dépenses sont quelque chose de provisoire, qui projettent dans l'avenir.

M. HEES: Je discuterai avec plaisir de tout ce qui est énuméré sous ces diverses rubriques, ou comme je l'ai dit précédemment, de faits qui se déroulent présentement ou encore peut-être de sujets d'intérêt général sur lesquels vous voudriez connaître nos projets d'avenir. Mais il m'est tout à fait impossible de vous fournir des réponses précises en anticipation de l'adoption d'une loi.

M. FISHER: La discussion est-elle aussi interdite sur la troisième question, celle qui a trait aux routes aériennes nord-sud ?

M. HEES: Tout ce que je peux dire à ce sujet c'est que nous avons eu des pourparlers avec les autorités américaines et que nous espérons pouvoir reprendre ces entretiens aussitôt que possible. C'est toute l'information précise qu'il m'est possible de vous fournir et je ne tenterai même pas d'en dire plus long.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions, messieurs, sur le crédit 414 ?

M. HOWARD: J'ai une question à poser. J'ignore si elle peut être considérée comme un sujet de discussion quoiqu'il soit possible que M. le ministre ait quelques commentaires à offrir à ce sujet. Je la pose d'une part parce qu'elle intéresse tous ceux d'entre nous qui sont de l'Ouest et d'autre part parce qu'elle touche également les membres originaires de l'Est du pays.

Il s'agit d'un sujet que le ministre a soulevé à maintes reprises et qui a trait aux "passes", si on veut les appeler ainsi, sur des avions en général et particulièrement sur ceux d'Air-Canada, pour autant qu'il s'agisse d'un trajet transcontinental qui peut s'étendre aux lignes aériennes privées tout aussi bien.

J'aimerais savoir si le gouvernement, à cause de son écrasante majorité, juge préférable de ne pas donner suite à ce projet. Je ne le sais pas. Il se peut très bien qu'il y ait une interdiction, par suite du fait qu'on ait décidé de ne pas donner suite au projet original qui prévoyait l'octroi de "billets complimentaires" ou voyages à titre gracieux aux députés établis aux points extrêmes du pays.

De nombreuses suggestions ont été mises de l'avant quant à la mise en oeuvre de ce projet, par exemple de déterminer ou de décider un certain rayon à partir d'Ottawa, disons 1,000 ou 1,500 milles ou quelque chose du genre. Je ne me préoccupe toutefois aucunement de la distance précise qu'une personne doit franchir avant qu'elle puisse bénéficier de ce système.

Ce qui m'intéresse est le fait que la question devrait être de nouveau sérieusement étudiée de façon que les députés des circonscriptions de l'Atlantique et du Pacifique soient placés sur un pied d'égalité avec ceux des provinces centrales, plus spécialement de l'Ontario et du Québec, qui peuvent aller chez eux à toutes les fins de semaine, ou au moins à intervalles moins distants que ceux venant de plus grandes distances.

Je ne suis nullement opposé, de fait, je crois même que cela constituerait une façon plus sensée d'aborder le problème, à ce que ce système soit appliqué, accordant le droit de voyager via Air-Canada en tout temps. Mais je serais très heureux, comme aussi les autres députés concernés, si l'on pouvait instituer un système comparable à celui dont bénéficient les employés d'Air-Canada.

Si je comprends bien, en vertu de ce système, les employés d'Air-Canada peuvent obtenir des billets complémentaires, mais ces passes peuvent être annulées si, pour le voyage en question, tous les sièges de l'avion peuvent être occupés par des passagers payants. Ce système me paraît très acceptable. Je doute fort qu'aucun d'entre nous ne voie trop d'inconvénient à attendre un jour ou même un peu plus, s'il lui est possible de retrouver sa famille plus souvent ou de prendre contact avec les électeurs de sa circonscription, à intervalles plus fréquents.

Je ne vois non plus pas d'objection à ce que ces "billets complémentaires" soient limités à un par mois ou deux mois, ou quelque chose du genre, ni à ce que soit restreint leur nombre, comme c'est le cas pour le personnel d'Air-Canada. On pourrait également décider de la distance nécessaire afin de participer à ce système.

J'espère que quelque chose du genre pourra être envisagé, non pas à la lumière de la politique ni du parti qui soulève la question mais plutôt à la lumière de son application aux députés, de façon à leur permettre de remplir leur rôle plus équitablement et de se tenir en relations plus étroites avec leurs électeurs.

Si le ministre désire faire une déclaration à ce sujet, elle sera jugée dans l'ordre. Je soulève cette question parce qu'il s'agit d'une idée avancée à plusieurs reprises dans le passé. J'espère et même, j'ai l'intention, s'il m'est permis de le faire en Chambre (à moins que je ne me fracture une jambe d'ici là), de soulever le problème lors de la discussion sur les prévisions de dépenses du ministère. J'ai confiance qu'alors, les députés qui ne sont pas membres du présent Comité auront l'occasion de participer au débat et d'exprimer leurs opinions à ce sujet.

Je suis convaincu que l'idée sera jugée acceptable par tous les députés qui vivent aux deux extrémités du pays, de quelque parti qu'ils soient. Je ferai observer en passant qu'il y a un parti que la question ne touche aucunement dans l'Ouest canadien. Mais je suis sûr que s'il en était touché, ses idées correspondraient alors aux nôtres.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Howard, je crois que le ministre fera une déclaration à ce sujet, mais je me permets de dire que si vous demandiez aux députés québécois et ontariens ce qu'ils pensent de l'occasion de rentrer chez eux chaque fin de semaine ou deux fois par mois, vous les entendriez vous déclarer que

ce n'est pas un voyage de plaisir parce qu'alors, nous sommes débordés d'interviews.

M. HOWARD: J'échangerais volontiers ces maux de tête pour ceux que nous subissons ici même dans la capitale.

M. HEES: En réponse aux paroles de M. Howard, je puis affirmer ici que tous les députés connaissent bien mes vues sur le bien fondé et le caractère désirable de sa suggestion. Ces vues sont bien connues.

Quand je faisais partie de l'Opposition, j'ai demandé à maintes reprises au gouvernement de fournir des "billets complimentaires" à ceux qui résident à plus de 400 milles d'Ottawa. C'est la distance que j'avais stipulée, je crois. J'attirai alors l'attention sur le fait que les députés demeurant dans la région torontoise pouvaient aisément gagner leur domicile, en fin de semaine, par train.

Mais il s'agit ici du coût au contribuable. Rien d'autre. Il en coûterait \$25,000 pour fournir à chaque député un voyage gratuit aller-retour de la capitale à l'aéroport le plus proche de sa circonscription.

Vous serez sans doute étonnés d'apprendre qu'en restreignant l'octroi de passes gratuites à ceux qui résident dans un rayon d'au delà de 400 milles d'Ottawa, ceci ne représenterait qu'une économie de \$3,000, c'est-à-dire que le voyage aller-retour coûterait \$22,000.

Ce problème est d'une grande actualité. On l'étudie présentement et il s'agit de déterminer si le public ou les contribuables doivent être appelés à en défrayer le coût.

Le PRÉSIDENT: Est-ce un voyage aller-retour ?

M. HEES: En effet. Il s'agit du voyage aller-retour depuis Ottawa jusqu'à l'aéroport le plus rapproché du comté du parlementaire bénéficiaire; un seul voyage aller-retour au coût de \$25,000.

M. HOWARD: Ce chiffre, si je ne m'abuse, est basé sur la supposition que la Couronne ou le gouvernement paie véritablement le montant du passage, en prenant pour acquis qu'il y a eu don d'un billet de faveur. Mais qu'arrivera-t-il dans le cas où un siège est libre et qu'il n'y a pas de passager payant pour ce siège. Vous ne perdriez pas alors le prix d'un passage. Qu'arrive-t-il dans un tel cas ? Car si vous calculez en "passagers-milles" il en coûte un montant déterminé pour conduire un avion d'un endroit à un autre. Si une personne paie, il y a alors un certain revenu, mais dans le cas contraire, ou encore si personne n'acquitte le passage de ce voyageur et qu'il ne prene pas la place d'un passager régulier, ceci n'influerait pas de la même façon sur le coût que si vous le classiez dans la catégorie des passagers payants.

M. HEES: Je me suis entretenu avec le président d'Air-Canada sur le point même dont vous venez de parler. Le seul coût alors consisterait à fournir les repas, et serait, de nécessité, bien inférieur. Le prix serait alors d'environ \$3,000 par personne pour les voyages aller-retour Ottawa-domicile.

M. HOWARD: Pour les repas ?

M. HEES: Ce coût serait relativement peu élevé, mais Air-Canada croit que cette façon de voyager serait loin d'être satisfaisante et que les députés seraient certainement de cet avis.

Il est vrai que quelques députés ont déclaré qu'ils ne verraient pas trop d'inconvénients à ce que leur passage soit annulé par la venue, au dernier moment

d'un passager payant. Je dois cependant vous rappeler qu'en certains cas, l'attente du prochain avion pourrait se prolonger pendant 4 ou 5 heures et qu'il n'y a pas d'endroit plus ennuyeux pour attendre qu'un aéroport.

M. HOWARD: Que pensez-vous d'une gare ferroviaire ?

M. HEES: Vous avez raison, j'allais oublier les gares de chemin de fer... Mais revenons à la question. Le président d'Air-Canada croit que les députés à qui ces périodes d'attente seraient imposées une ou deux fois au cours d'un long voyage (même si dans leur fors intérieur, ils se rendent compte que la compagnie n'y peut rien) finiraient par tenir sérieusement rancune à Air-Canada. De plus, il serait assez délicat et difficile pour un commis derrière son comptoir de dire, au moment du départ, à un membre du Parlement: "Je regrette sincèrement, monsieur, mais vous devrez céder votre place à un passager payant."

Les autorités d'Air-Canada sont d'avis que ce système serait impraticable. J'ajoute toutefois que l'idée n'en est pas abandonnée, comme le sait très bien M. Howard avec qui j'en ai discuté. Elle est sérieusement prise en considération et je ferai l'impossible pour y trouver une solution. Mais vous admettrez avec moi qu'il s'agit là d'un véritable problème.

M. HOWARD: Je me demande si le ministre pourrait tenter de découvrir comment ce système est appliqué au personnel d'Air-Canada, combien d'employés profitent de ce système d'attente et quel est le coût estimatif des repas ?

M. HEES: Je crois que les employés d'Air-Canada sont traités de la façon suivante: ils voyagent gratuitement si un siège est disponible.

Quant à la question de savoir de quelle manière le personnel est affecté et comment il prise le système, je crois que M. Gordon McGregor sera en mesure de nous éclairer quand il témoignera devant le Comité, dans deux semaines.

Le PRÉSIDENT: Ce sera devant le comité sessionnel.

M. HEES: Il serait de mise de poser cette question à M. McGregor, parce qu'à ce moment là il pourra vous fournir toute l'information requise.

M. HOWARD: La question a été posée et nous obtiendrons les chiffres entre temps.

Le PRÉSIDENT: M. Baldwin pourra les obtenir.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Il ne faut pas trop s'attacher au coût du retour d'un député dans son comté comme raison de ne pas accorder ce privilège.

Il arrive que je retourne assez souvent dans mon comté par avion, et je m'aperçois que les gens à qui je parle là-bas sont très surpris de voir que je dois payer mon passage. Le public en général croit que nous avons déjà des laissez-passer d'Air-Canada. De plus, je crois que mes administrés jugent généralement qu'il leur est profitable que je revienne, même s'ils devaient me donner un laissez-passer. Il me semble que nous sommes portés à attacher trop d'importance à la question du coût. Personnellement, ce n'est pas un facteur important, parce que je ne demeure pas trop loin d'ici. Mais je crois réellement que nous ne devrions pas attacher trop d'importance au coût du retour des députés dans leurs comtés au moins une fois pendant la session, attendu que les gens pensent déjà que nous le faisons.

Le PRÉSIDENT: Nos électeurs croient aussi que nos comptes de téléphone nous sont payés.

M. CHEVRIER: Je désirerais passer à un autre sujet.

M. DRYSDALE: En tant que député de la côte ouest, je crois que nous n'aurions pas dû accepter cette base de \$25,000 pour le voyage aller-retour dans un rayon de 400 milles, et j'ai l'impression que la base à laquelle on s'attache est fautive, parce que s'il fallait y inclure l'Ontario et le Québec, cela éliminerait peut-être 150 députés.

Les députés qui viennent des extrémités du pays sont devant la perspective d'un voyage de trois ou quatre jours, et nous devrions leur donner la possibilité, probablement, de faire au moins un voyage dans leur comté à chaque session.

Si le facteur "coût" est si important, je suis sûr que les députés qui demeurent au Québec et dans l'Ontario, et même ceux d'entre nous qui demeurent près de leurs comtés accepteront probablement le sacrifice de permettre aux députés de l'est et de l'ouest de retourner dans leur province au moins une fois par session.

Quant au cas du paiement, je crois que le paiement devrait être fait à Air-Canada, plutôt que de laisser la compagnie subventionner en quelque sorte les députés. Et en ce qui touche la disponibilité des avions, je crois que les députés seraient disposés à tenter leur chance.

M. CHEVRIER: N'est-ce pas déjà prévu ?

M. DRYSDALE: Pendant la session ?

M. HEES: Ce fut déjà fait à l'occasion dans le passé; un arrangement fut déjà fait en vertu d'un décret du conseil.

M. CHEVRIER: Je me demande si le ministre ou le sous-ministre ne pourraient pas nous faire une déclaration sur l'état actuel des accords aériens avec le Royaume-Uni et avec les États-Unis, et sur le nombre de routes que possède déjà Air-Canada aux États-Unis; et s'il y a eu des changements dans la situation depuis l'an dernier. J'estime qu'il serait intéressant d'obtenir une déclaration générale sur les accords aériens actuels, et sur ce que prévoit le Canada pour l'avenir par rapport aux divers services aériens.

M. HEES: M. Baldwin, qui est plus familier avec cela, pourra vous répondre.

M. BALDWIN: Comme le sait l'honorable député, nous avons à l'heure actuelle d'une à deux douzaines d'accords aériens internationaux, parce que chaque service international nécessite une entente bilatérale entre les gouvernements.

La plupart de ces accords fonctionnent de façon satisfaisante et il n'y a rien à rapporter là-dessus pour le moment. Je parle ici de la Nouvelle-Zélande, de l'Australie, du Japon, de l'Argentine, du Chili et du Pérou.

Ces ententes sont en vigueur et les services fonctionnent avec ces pays et il n'y a à peu près rien à dire sous ce rapport pour le moment.

La seule activité récente concerne les États-Unis et l'instauration de services additionnels en Europe.

Par un récent accord avec la Suisse, Air-Canada a étendu son service à ce pays. L'entente avec la Belgique est stationnaire depuis longtemps mais les deux pays s'en servent actuellement.

Il y a eu certaines discussions préliminaires avec le Royaume-Uni en vue de certaines modifications possibles aux accords actuels, mais ces discussions ne

sont pas terminées et elles se poursuivront au cours des prochains mois sur l'opportunité d'instaurer des services ou des routes supplémentaires entre le Canada et le Royaume-Uni.

Certaines discussions sont aussi en cours avec la France au sujet d'une légère modification aux routes existantes afin d'accorder une plus grande souplesse aux routes à chacune de leurs extrémités, l'une d'Air-France et une d'Air-Canada. Ces discussions se poursuivent dans le moment par l'intermédiaire des voies diplomatiques.

Il a aussi été question d'un accord bilatéral avec l'Italie, mais il n'a rien donné de concret jusqu'ici; enfin certaines discussions officieuses ont été tenues avec les Etats-Unis au sujet de l'inauguration de nouvelles routes trans-frontières.

M. CHEVRIER: Air-Canada va-t-elle jusqu'à Rome ?

M. BALDWIN: Je crois pouvoir répondre que le gouvernement n'a pris aucune décision à ce sujet. La décision incomberait au gouvernement d'inaugurer une ligne aérienne avec Rome. Cette ligne nécessiterait une participation bilatérale.

M. CHEVRIER: Air-Canada désire-t-elle se rendre jusqu'à Rome ?

M. BALDWIN: C'est un point de rencontre très important.

M. HEES: Ce me semble être à peu près la route la plus populaire au monde à l'heure actuelle.

M. BALDWIN: En ce qui concerne les routes inter-frontières, je crois qu'il y a eu accord de principe des deux côtés sur l'opportunité d'en ajouter quelques-unes au réseau actuel. Je ne devrais peut-être pas donner trop de précisions pour le moment car les négociations à ce sujet se poursuivent encore. Nous espérons que ces discussions reprendront d'ici quelques semaines ou quelques mois.

M. CHEVRIER: Combien de routes inter-frontières existent à l'heure actuelle ?

M. BALDWIN: De mémoire je pourrais dire qu'il y en a de 18 à 21 entre les deux pays.

M. CHEVRIER: Pourrions-nous avoir une courte déclaration écrite touchant les routes inter-frontières ?

M. HEES: Vous voulez dire sur le nombre de routes qui existent à l'heure actuelle ?

M. BALDWIN: Je puis vous le dire de mémoire. Nous en avons une de Victoria à Seattle par Air-Canada; et une de Vancouver à Seattle par les *American Airlines*.

M. HEES: Nous pourrions garder cela pour la prochaine réunion alors que nous vous donnerons ces détails par écrit. M. Baldwin pourra vous les énumérer rapidement.

M. CHEVRIER: Puis-je ajouter une autre question avant de laisser ce sujet ? Quelle est la position de la ligne trans-pacifique ?

M. BALDWIN: Celle qui conduit en Australie ?

M. CHEVRIER: En ce qui concerne l'entente avec le Commonwealth britannique.

M. BALDWIN: Oui.

M. CHEVRIER: Et en ce qui concerne le service australasien de Nouvelle-Zélande ?

M. BALDWIN: Les lignes aériennes du Pacifique-Canadien desservent Honolulu, Fidji et la Nouvelle-Zélande, et fonctionnent à l'heure actuelle. Le service Quantas, qui est une ligne aérienne australienne, fonctionne sur une base réciproque et touche San Francisco, terminant sa ligne avec un prolongement jusqu'à Vancouver.

M. CHEVRIER: Est-ce un service hebdomadaire ?

M. BALDWIN: Je crois que le service se fait deux fois la semaine par le Pacifique-Canadien et Quantas.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions concernant l'administration ?

M. WRATTEN: Monsieur le président, en sommes-nous toujours au crédit 414 ?

M. HEES: Nous nous en sommes éloignés quelque peu.

M. WRATTEN: En regardant la liste de fonctionnaires que nous avons ici je me demandais si l'augmentation du nombre des employés est le résultat d'un travail accru et d'un plus grand nombre de postes dans ce ministère, ou si l'on a cherché à engager plus d'hommes afin de pouvoir donner de plus importantes promotions à certains des chefs du ministère ?

Je serais aussi intéressé à savoir si les chefs du ministère, et le sous-ministre, sont sûrs que ces gens travaillent pour nous, ou s'ils ne restent pas assis sur leur "postérieur" à lire les journaux ainsi que j'ai pu les voir faire en plusieurs occasions en passant par les bureaux ?

M. HEES: Il y a eu exactement un an hier que j'ai pris la direction de ce ministère. Il est impossible, comme vous devez le réaliser, de voir tout le monde au travail tout le temps, ou même de voir la plupart d'entre eux au travail au même moment. Mais d'après ce que j'ai pu voir, le fonctionnement du ministère se fait bien et les gens qui y sont employés y sont, à ma connaissance, nécessaires.

M. WRATTEN: Tous les employés du ministère se trouvent-ils à Ottawa ?

M. HEES: Oh, non. Ils sont répandus dans tout le pays. Il y a 15 p. 100 de nos employés à Ottawa et les 85 p. 100 qui restent sont répartis à travers le pays.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions touchant le crédit 414 ?

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Y a-t-il eu une réorganisation des services du ministère des Transports depuis que le ministre actuel est entré en fonctions ?

M. HEES: Que voulez-vous dire par "réorganisation" ?

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je m'inquiète moi aussi quelque peu, particulièrement en ce qui touche le nombre d'agents d'administration qui sont ajoutés à ce ministère. Je crois qu'en ce qui concerne les services gouvernementaux nous devrions avoir pour principe d'abolir une vieille commission chaque fois que nous en formons une nouvelle. Cette situation pourrait devenir monstrueuse. Nous pourrions en arriver au point où nous aurions plus de gens au service du gouvernement qu'il n'en resterait ailleurs.

M. HEES: Je puis vous assurer, monsieur Horner, que nous n'avons formé aucune nouvelle commission depuis un an. Nous avons engagé d'autres em-

ployés pour remplir des nouveaux postes dans les champs nombreux et variés d'activité qui sont notre domaine.

Comme je l'ai dit, au mieux de ma connaissance, j'ai examiné le fonctionnement du ministère et je ne crois pas pouvoir mieux résumer la situation qu'en disant qu'à mon avis, les divers services, les diverses sections fonctionnent adéquatement et font le travail qui leur est demandé.

Si, à quelque moment que ce soit, des députés jugent qu'il y a trop d'employés dans leur propre comté, nous serions intéressés à le savoir. Je crois que c'est dans son propre comté qu'un député pourrait être le mieux à même d'examiner la situation. Je suis sûr que si vous vous en informiez à M. Baldwin, il pourrait vous expliquer quelles opérations se poursuivent dans chacun de vos comtés. Vous pourriez alors aller vérifier toute l'affaire. Vous nous rendriez un grand service en le faisant. Vous pourriez alors revenir et nous dire à quel endroit, suivant vous, des employés devraient être renvoyés, et à quel endroit nous pourrions exécuter un travail plus efficace. Nous serons prêts à étudier très sérieusement de telles informations. Nous tenons tous, autant que quiconque, à faire le meilleur travail pour le moins d'argent possible, si cela peut se faire. Nous cherchons constamment des moyens d'en arriver justement à cela.

Pour autant que je puisse voir, le travail est bien fait par les gens à qui on le demande. Si vous pouvez nous montrer, à quelque moment que ce soit, que nous utilisons trop d'employés pour faire un certain travail, ou que ce travail est fait de façon inefficace, nous serons très heureux d'étudier la situation. Nous apprécierions recevoir toute information du genre et nous l'étudierons sérieusement.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, je me demande si, pour mon propre bénéfice et pour celui d'un ou deux des nouveaux députés, le ministre pourrait nous dire exactement ce qui se produit dans le ministère lorsqu'un nouveau poste est créé, et qui est responsable de la création de ces nouveaux postes? Pourriez-vous aussi nous dire comment se fait la revision générale des effectifs actuels afin de déterminer si tel emploi est nécessaire ou s'il ne serait pas préférable de muter quelqu'un dans un autre département?

Je constate qu'il s'agit là d'une question très générale, mais je me demande si vous pourriez nous donner une idée de ce qui se produit?

M. HEES: Je demanderais au sous-ministre de répondre à cette question.

M. BALDWIN: La procédure que l'on suit c'est qu'environ une fois par année, soit vers ce temps-ci de l'année en fait, toute unité du ministère, qu'elle soit à l'extérieur ou à l'administration centrale, doit spécifier ses besoins pour l'année suivante commençant le 1er avril. En d'autres mots, elle doit préciser, neuf mois à l'avance, ce qu'elle présume avoir besoin en personnel, en se basant sur l'estimation du travail qu'elle a actuellement à accomplir et sur le développement qu'elle prévoit pour l'année suivante.

Ces besoins sont analysés en chaque cas par l'autorité de qui relève l'unité concernée; s'il s'agit de l'aviation civile, par exemple, c'est le directeur de l'aviation civile qui examine la réquisition; si le cas concerne les services des canaux, la réquisition est étudiée par le directeur des canaux, conjointement avec les fonctionnaires de nos services du personnel.

Ces rapports sont alors déposés dans un dossier général, si vous voulez, qui est ensuite soumis à une étude attentive et détaillée de la part d'un comité spécial formé de représentants du ministère, du Conseil du Trésor et de la Commission du service civil.

Les représentants de chacun des services doivent comparaître devant ce comité spécial, qui rajuste ensuite les diverses requêtes. Parfois, elles sont approuvées, d'autres fois elles sont modifiées et d'autres fois rejetées.

Deux fois, soit avant d'être soumises au comité spécial et après, ces réquisitions doivent être envoyées aux officiers supérieurs, soit le directeur du service concerné ou moi-même, et au moment approprié elles sont revues par le ministre, afin de nous assurer qu'elles sont aussi conformes à notre satisfaction.

Finalement, toutes ces formalités accomplies, ce comité des effectifs rédige un rapport général consolidé, ainsi que nous l'appelons. Ce rapport est envoyé au Conseil du Trésor et contient les additions approuvées ou recommandées au personnel pour la prochaine année financière.

C'est un mode de procéder long et compliqué qui comporte, à chacune de ses étapes, une enquête très approfondie.

Dans quelques services du ministère, nous nous servons d'une véritable formule mathématique qui a reçu l'approbation du personnel du Trésor et de la Commission du service civil. C'est une formule mathématique qui nous permet, en tenant compte du nombre de demandes, de traduire en heures-homme la somme de travail à exécuter dans un domaine donné, et cela détermine ce qu'il nous faut prévoir pour l'année qui vient.

Dans d'autres cas, où aucune formule n'existe ou peut s'appliquer, nous n'avons que les emplois individuels prévus pour un projet individuel. Par exemple, si nous prenions à notre charge l'aéroport d'Abbotsford d'Air-Canada, nous demanderions aux autorités du district de Vancouver quel est le personnel nécessaire à l'administration de cet aéroport. Nous recevriions leur réponse et cette même procédure de vérification étroite entrerait en jeu.

LE PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions, messieurs ?

M. WRATTEN: En ce qui concerne les dirigeants de ces services, sont-ils engagés et rémunérés selon leurs talents d'administrateurs ou selon le nombre de personnes qui travaillent sous leur direction ?

LE PRÉSIDENT: Je crois que nous allons demander à M. Baldwin de répondre à cette question.

M. HEES: Ils sont engagés, je dirais, sur la même base qu'un contremaître, un chef de section, un chef de service ou un chef de bureau est engagé dans l'industrie, et rétribués en tenant compte dans une certaine mesure du salaire qu'ils recevraient dans un domaine particulier de l'industrie privée. Cela pourrait dépendre de leur formation et de leurs connaissances techniques, tout comme s'il s'agissait d'embaucher du personnel dans une entreprise privée.

Les autres considérations, bien entendu, sont les responsabilités, le nombre de personnes à diriger, le montant d'argent à contrôler, etc.

Je dirais que déterminer la valeur d'un homme comporte une appréciation qui doit être faite sur la même base et de la même manière que s'il s'agissait d'un établissement privé.

M. WRATTEN: Je m'enquiers de la chose parce qu'il est couramment ru-meur que plus les prévisions de dépenses sont gonflées, plus les traitements sont élevés. Je me demandais si pareil état de choses existait dans votre ministère. Je ne vous critique pas.

M. HEES: Merci.

M. WRATTEN: Je m'intéresse aux économies possibles.

M. HEES: Moi aussi.

M. WRATTEN: J'ai été membre de conseil municipal et de conseil de comté. Nous avons toujours passé nos prévisions de dépenses au peigne fin. Si vous jetez un coup d'oeil sur cette liste vous voyez des adjoints qui surveillent des assistants surveillant eux-mêmes des assistants et, de plus, quelqu'un les assiste, et je me demande si l'on a besoin de tout ce monde! Dans les conseils municipaux et de comté, lorsque nous établissons les prévisions budgétaires, si nous nous apercevons que nous n'avons pas besoin d'un employé, nous nous en débarrassons tout simplement.

Je crois que la population canadienne s'attend que nous agissions de même dans le cas présent. S'il y a moyen d'épargner de l'argent quelque part, je crois que c'est notre devoir de le faire.

Je ne pose ces questions que pour obtenir des renseignements. J'ai eu vent récemment de rumeurs ayant trait à ce qui s'est passé il y a plusieurs années, et je crois que ceux qui viennent ici doivent avoir un sens de responsabilité par rapport à ce que nous faisons ici.

Je n'accuse personne de gonfler les prévisions, mais il me semble que les membres du Comité qui ont été envoyés ici par le peuple canadien ont la responsabilité de lui épargner le plus d'argent possible.

Je me rends compte que le ministre ne peut s'occuper de son ministère de A à Z. Je sais qu'il lui serait impossible de visiter tous les services afin de s'assurer si chacun travaille. Chaque section du ministère a un chef qui, à ce sujet, est responsable au ministre.

Ce que je veux savoir c'est ceci: les chefs administrent-ils leurs services aussi économiquement que possible? Comme je l'ai dit il y a quelques minutes, j'ai marché d'un bout à l'autre de cet édifice et j'ai remarqué un grand nombre de personnes qui ne travaillaient pas. J'ai déjà remarqué la même chose en d'autre temps que durant l'heure du midi, à moins que l'heure du midi s'étende de midi à 4 heures, ou quelque chose comme cela. Le moment de détente pour prendre le café se prolonge peut-être. Le problème semble aussi exister dans les édifices du Parlement.

M. HEES: Je crois que je peux répondre ainsi à cette question: comme l'a fait remarquer le sous-ministre, nous continuons de jeter un coup d'oeil sur les opérations de nos différents services et de nos différents secteurs afin de voir s'ils sont administrés aussi efficacement que nous le croyons possible.

En ce qui concerne l'engagement de personnel additionnel ou les augmentations de salaire individuelles, nous procédons avec beaucoup de prudence et chaque fois une recommandation m'est remise. Si je l'approuve, cela ne veut pas dire que la chose est accordée. Elle doit être présentée devant le service le plus sévère à Ottawa, le Conseil du Trésor. Il est très sévère. Si vous ne me croyez pas, essayez vous-mêmes de lui faire approuver quelque chose un de ces jours.

Il appartient au personnel du Conseil du Trésor de scruter toute dépense que le gouvernement fait. Il examine très attentivement toute recommandation en vue d'emplois additionnels ou en vue d'augmentations de salaire. Je suis certain qu'un jour vous assisterez à une séance du Conseil du Trésor. Si l'occasion se présente, je crois que vous admettrez qu'il y a de bonnes raisons,

faciles à démontrer, pour engager du personnel additionnel ou augmenter les salaires.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur le président, je voudrais poser une question.

Toute personne qui est renseignée au sujet des salaires que l'on paie dans l'industrie privée et dans l'entreprise libre se rendra compte que les traitements versés aux fonctionnaires du ministère des Transport ne sont certainement pas excessifs. De fait, je me préoccupe un peu de voir que vous pouvez engager des employés à de si bas salaires.

M. HEES: C'est bien vrai, monsieur Smith. L'un des importants problèmes auxquels le gouvernement a à faire face est celui des salaires alléchants que paie l'industrie privée. C'est un problème avec lequel nous sommes toujours aux prises.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'ai récemment tenté d'engager un bibliothécaire et je me suis demandé si vous pouviez engager des bibliothécaires qualifiés aux bas salaires que vous offrez.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Je remarque que dans sa chronique publiée dans la "*Gazette*", Blakely dit qu'il est extrêmement difficile de se débarrasser des fonctionnaires, même lorsque les circonstances l'exigent. La plupart d'entre nous sommes peut-être intéressés à cela personnellement. Je me demande si le ministre serait prêt à nous donner ses commentaires.

M. HEES: J'estime que la Commission du service civil est très impartiale. Je ne sais au juste ce que vous voulez que je commente.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Je n'ai pas posé une question précise, je ne peux donc attendre une réponse. Est-il plus difficile de réduire un personnel de fonctionnaires que de réduire le personnel d'une société ordinaire?

M. HEES: Oui, c'est beaucoup plus difficile. Dans une corporation ordinaire vous pouvez tout simplement congédier la personne que vous jugez incapable.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Quelle autre protection accorde le service civil? Supposons qu'il soit souhaitable dans un ministère de réduire le personnel parce que le travail diminue, etc., qu'arriverait-il?

M. HEES: Je crois que je devrais demander au sous-ministre de répondre à cette question en fournissant des détails.

M. BALDWIN: Il s'agit encore une fois de faire la revue des effectifs. Si un emploi n'est plus jugé nécessaire, il faut recommencer les mêmes formalités. Ce sera peut-être à la fin de cette revue, comme je l'ai dit précédemment, que vous trouverez qu'un certain nombre d'emplois ont été éliminés parce que le travail qui y est attaché n'est plus jugé désormais nécessaire ou essentiel.

Si c'est le cas, le poste est éliminé et l'employé n'a plus d'emploi. Cependant, à cause de la tradition qui existe dans le service civil, on fait pression avec grande insistance non seulement sur nous mais sur la Commission afin de s'assurer que nous faisons tous les efforts nécessaires pour que l'employé concerné soit placé ailleurs.

Ce n'est peut-être pas aussi insensé que cela puisse paraître. Si un employé ne peut être placé ailleurs et si son emploi a été supprimé, alors il fait valoir, je crois, ses droits à la retraite. Je ne suis pas expert en la matière, mais un employé

possède certains droits selon les prescriptions de la Loi sur la pension du service civil.

De plus, si un employé ne fait pas le travail qu'il est censé faire, s'il est incapable ou si ses services ne sont pas satisfaisants, il appartient au ministère de le rétrograder.

Si j'ai bonne mémoire, une fois que l'employé est devenu un fonctionnaire régulier classifié, il ne peut être congédié, sauf si l'emploi a été supprimé.

M. CAMPBELL (*Stormont*): En d'autres termes, la sécurité accordée par la Commission du service civil est normalement supérieure à celle d'un syndicat ordinaire bien organisé, n'est-ce pas ?

M. BALDWIN: Vous me posez une question plutôt difficile, monsieur. Cependant, je crois que je puis répondre affirmativement. C'est pour moi une question d'opinion.

M. HOWARD: Dans le même ordre d'idées que la question qui a été posée, je me demande si c'est l'attitude du ministre que les fonctionnaires soient dans la même situation que les employés qui travaillent dans des industries privées en ce qui concerne leur droit de former un syndicat et d'avoir une unité de négociation, avec toutes les responsabilités normales qui en découlent. Je me demande si la formation d'une telle unité de négociation, ayant des procédures de grief qui lui permettent de protester contre la décision d'un ministre, ou des chefs de service au sujet du renvoi d'un employé, avec le privilège de régler le litige devant un tribunal d'arbitrage, pourrait atténuer quelques-unes des objections apparemment soulevées par quelques députés ?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Howard, je crois que les fonctionnaires ont une organisation très forte ou leur propre syndicat. N'ont-ils pas leurs propres agents négociateurs, monsieur Baldwin ?

M. BALDWIN: Il y a deux ou trois différentes organisations dans le service civil. Il y a l'Institut professionnel, l'Association des fonctionnaires et la Fédération des fonctionnaires, chaque groupe étant, en certaines circonstances, le porte-parole des employés.

M. HOWARD: Si vous me permettez, monsieur le président, je dirais que les différentes organisations de fonctionnaires ne sont pas comparables aux syndicats de métiers et ne peuvent en effet fonctionner de la même façon qu'un syndicat. Ils n'ont ni l'autorité ni les responsabilités et ne peuvent régler les divers problèmes qui surgissent de la même manière qu'un syndicat.

M. HEES: Monsieur le président, permettez-moi de dire ici que ceci est un problème qui dépasse les prérogatives du ministère des Transports. C'est une question qui relève de la haute politique gouvernementale. Comme l'honorable membre le sait, c'est une question qui a été discutée de temps à autre avec différents gouvernements. Je crains d'être mal placé pour répondre à la question.

M. HOWARD: J'espérais que vous pourriez le faire.

M. HEES: Je ne peux vous blâmer d'avoir essayé.

M. HARDIE: Je regrette d'être arrivé tard à cette séance; c'est ce qui se produit quand trois comités siègent en même temps. A mon arrivée, M. Baldwin mentionnait le fait pour le ministère des Transports de prendre à sa charge l'entretien de l'aéroport d'Abbotsford, en Colombie-Britannique. Ma question est celle-ci: quelle est l'expérience du ministère des Transports en ce qui concerne

la prise à sa charge de l'entretien d'un aéroport, en tenant compte du nombre de personnes employées par le ministre des Transports comparativement au nombre de personnes employées précédemment par le ministère de la Défense ?

M. BALDWIN: Beaucoup dépend des normes d'entretien et d'exploitation qui ont été établies comme objectif particulier quant à l'aéroport en question. Je dis, en termes généraux, que nous employons habituellement un personnel moins nombreux. Ce n'est pas nécessairement une critique de l'Aviation canadienne, parce qu'elle s'est peut-être fixé de plus hauts standards pour des raisons militaires et parce qu'elle en fait un usage plus étendu, ou quelque motif de la sorte. Lorsque nous prenons à notre charge un aéroport, nous l'exploitons strictement comme un aéroport civil, avec usage restreint.

M. HARDIE: L'aéroport de Whitehorse, au Yukon, m'intéresse particulièrement. J'ai appris dans un autre comité, ce matin, que l'on était en train de décider, au ministère des Transports, de prendre charge de l'entretien de l'aéroport de Whitehorse, et je me demande si le ministre pourrait nous donner ses commentaires à ce sujet ?

M. HEES: Nous essayons au Comité d'étendre le plus possible la discussion, mais nous devons toujours nous en tenir à un chef de dépense bien déterminé. Je me demande si vous ne pourriez pas attendre jusqu'à ce que nous en arrivions au crédit, qui a trait aux aéroports. Nous serons alors très heureux de répondre à cette question.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Howard, il s'agit du crédit 460.

M. HEES: Nous essayons ici de garder le juste milieu. Nous ne voulons imposer aucune restriction, mais nous aimerions traiter chaque poste du budget séparément. Le crédit auquel vous vous reportez présentement est le numéro 460. Je crois que si nous répondions à votre question à ce moment-ci, nous pourrions avoir à répondre à des questions se rapportant à chaque aéroport au Canada.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, je voudrais demander au ministre s'il veut nous donner une déclaration au sujet du rapport de la Commission royale d'enquête sur le cabotage, qui a été publié récemment. Je suis certain que le ministre a déjà lu ce rapport qui contient quelques recommandations et traite principalement des opérations du ministère des Transports. Je me demande s'il est possible d'avoir une déclaration se rapportant aux vues du ministère en ce qui concerne l'application de ces recommandations.

M. HEES: Monsieur le président, je crains que le gouvernement lui-même étudie encore cette question. Le gouvernement ayant eu à étudier plusieurs questions récemment, il n'a pas été possible d'examiner sérieusement ce rapport.

M. CHEVRIER: Avons-nous pensé à délimiter à nouveau le littoral canadien ? J'ai entendu l'intéressante suggestion à l'effet que le littoral du Canada devrait être délimité à nouveau et que la ligne de démarcation des eaux territoriales devrait commencer au Cap-des-Rosiers, sur la rive sud du Saint-Laurent, et passer par la pointe ouest de l'île d'Anticosti. Je sais que l'on a envisagé la chose à un moment donné. Je sais aussi que plusieurs favorisaient cette délimitation, tandis que d'autres y étaient opposés. Je me demande si l'on a tenu compte de cette suggestion ?

M. HEES: Non.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, alors que nous en sommes encore au crédit afférent à l'administration, je me demande si M. Baldwin peut démontrer

au Comité quel degré de modernisation le ministère dans son ensemble a pu atteindre en ce qui concerne particulièrement les dictaphones et machines à écrire électriques. Ces appareils sont-ils en usage au ministère des Transports ou le ministère des Transports a-t-il eu des demandes à ce sujet ?

M. BALDWIN: Nous entrons dans un domaine dont, j'en suis sûr, je ne peux parler avec la même compétence que notre expert chargé de l'entretien.

Nous nous servons de machines à écrire ordinaires et de machines à écrire électriques. Les machines à écrire électriques sont généralement utilisées lorsque beaucoup de copies sont nécessaires. Il y a un tas de formalités de contrôle obligatoires concernant la distribution des machines à écrire électriques qui ont été imposées aux divers services du gouvernement dans leur ensemble. Nous devons exercer un contrôle sur la procédure générale en tenant compte des situations dans lesquelles nous avons à nous servir de machines à écrire électriques de préférence aux machines à écrire ordinaires.

En ce qui concerne les dictaphones, ils sont mis à la disposition des personnes qui en font usage. Notre propre expérience nous a démontré que les habitudes varient d'une personne à l'autre. Les dictaphones ne conviennent pas à tous.

Lorsqu'un employé a beaucoup de dictée à donner, il fait parvenir sa demande de dictaphone et nous le lui livrons.

Le plus haut degré de modernisation qui se dessine peut-être dans ce domaine est l'usage des machines automatiques du genre I.B.M., des différents systèmes de cartes perforées servant à la compilation de données dans un domaine ou un autre, et l'analyse rapide qui en découle.

M. DRYSDALE: Croyez-vous que le ministère des Transports est au moins comparable aux maisons d'affaires ordinaires quant au genre d'équipement employé ?

M. BALDWIN: Je crois que oui.

M. CHEVRIER: J'aimerais savoir ce qui en est au sujet des lignes de chemin de fer. De petites lignes sont en train d'être prolongées, quelquefois par les chemins de fer Nationaux, quelquefois par le Pacifique-Canadien, et les prévisions de dépenses n'en font pas mention. Ce sont, naturellement, des lignes privées qui sont construites en vertu d'une loi du Parlement. Le ministre pourrait-il donner, nous indiquer ce qui en est au sujet des prolongements de lignes de chemin de fer en général ?

M. HEES: Il n'y en a aucune que je sache dont le prolongement est actuellement projeté. Il y a deux embranchements qui ont fait l'objet de bills adoptés à la dernière session, comme le député de Laurier le sait.

Il y a présentement beaucoup de discussion préalable à un projet de loi qui, nous l'espérons, aura trait à un chemin de fer dans le nord de l'Alberta. Nous souhaitons qu'il soit présenté dès cette session.

Je suis mal placé pour en discuter les détails, parce que, comme le sait le député de Laurier, les détails n'ont pas encore été fixés. C'est une question qui reste à décider.

En tant que les prolongements individuels sont concernés, je n'en connais aucun. Quand M. Gordon se présentera devant le Comité, dans deux semaines, il pourra vous donner de plus amples renseignements à ce sujet. Toutefois, à l'heure actuelle, je ne suis au courant d'aucun prolongement projeté.

M. CHEVRIER: Lorsque le prolongement des lignes est de sept milles ou moins, le Pacifique-Canadien et les chemins de fer Nationaux demandent habituellement l'autorisation du ministre, conformément à l'un des articles de la Loi des chemins de fer. Il n'y a aucun moyen de savoir ce qui se passe parce qu'aucun projet de loi n'est nécessaire. Ces prolongements sont exécutés en vertu d'un article particulier de la Loi des chemins de fer.

Y a-t-il des prolongements de lignes qui sont envisagés soit par les chemins de fer Nationaux soit par le Pacifique-Canadien ?

M. HEES: Je ne suis au courant d'aucune demande en ce sens par aucune des deux compagnies de chemin de fer.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur l'administration ?

M. HOWARD: Monsieur le président, voici une suggestion. Elle ne se rapporte pas à ce ministère en particulier, mais elle a trait à la manière dont le livre des prévisions est préparé. Je ne soulève la question que pour que l'on fasse en sorte qu'il soit plus facile pour quelques-uns d'entre nous qui voudrions examiner plus attentivement le budget des dépenses. Dans la partie du livre concernant les crédits, les affectations sont énumérées et, dans la colonne de gauche le numéro des crédits est indiqué. Par exemple, nous sommes à la page 414 et, si nous voulons examiner les choses d'un peu plus près, nous remarquons que, dans le détail des affectations, il n'y a aucun renvoi au numéro du crédit et nous devons alors regarder ce qui précède et ce qui suit et feuilleter le livre d'une section à l'autre. Quand nous avons à examiner la partie concernant les détails particuliers, je me demande s'il ne serait pas plus avantageux, à l'avenir, de publier le détail des affectations de telle façon que les numéros des crédits soient indiqués à côté des détails ?

M. HEES: Je crois que c'est là une excellente suggestion. J'ai toujours eu l'impression que les numéros des crédits étaient indiqués au regard des détails.

M. CHEVRIER: D'après ma propre expérience, les détails se trouvaient toujours dans la seconde partie du livre.

Le PRÉSIDENT: Au cours des dix-huit ans j'ai passés ici, les détails ont toujours été où ils sont présentement; mais ils ont pris de l'expansion depuis quelques années. M. Chevrier se rappelle peut-être du temps où nous avions un livre très mince ne contenant que très peu de détails.

M. HOWARD: Le moment est peut-être venu de lui redonner sa minceur.

M. HEES: Essayez seulement.

Le PRÉSIDENT: C'est une excellente suggestion. Je crois qu'il faudrait la soumettre au ministre des Finances.

M. HEES: Je parlerai au ministre des Finances et lui soumettrai la suggestion que vous venez de faire.

M. HARDIE: Je voudrais poser une autre question à la suite de celle de M. Chevrier. Puisque le chemin de fer que l'on projette de construire le long de la rive sud du Grand lac des Esclaves a été mentionné dans le discours du trône, il doit certainement en être question au ministère des Transports. Je me demande où l'on en est rendu dans les plans présentement ?

M. HEES: Je puis vous assurer qu'un travail énorme a été fait par les chemins de fer et le ministère des Transports. Incidemment, hier après-midi, je recevais une délégation du gouvernement de la Colombie-Britannique qui venait

faire valoir ses idées au sujet du parcours de cette voie ferrée. Nous avons reçu de nombreuses délégations et nous travaillons beaucoup à l'établissement de ce chemin de fer. Nous progressons aussi rapidement que possible et je présenterai bientôt, de concert avec mon collègue, le ministre du Nord canadien, un document qui sera étudié par le cabinet. Nous espérons pouvoir présenter aussitôt que possible un projet de loi; mais, comme l'ancien ministre le sait, lorsque nous avons en mains une question aussi controversée que celle-ci, avec différents tracés possibles, on ne peut la régler à la hâte. Nous travaillons aussi fort et aussi rapidement que nous le pouvons et je puis vous assurer que rien n'est laissé de côté en vue d'atteindre, nous l'espérons, la vraie solution dans le plus court espace de temps.

M. HARDIE: J'ai demandé au ministre, l'automne dernier, quand un relevé pourrait être fait et le ministre m'a répondu qu'un levé du terrain avait été fait. Le ministre pourrait-il nous parler de ce relevé et nous en indiquer les résultats ?

M. HEES: Un relevé économique a été fait; mais, depuis ce temps, beaucoup plus de renseignements ont été donnés au ministère et ils ont été étudiés par les chemins de fer et par nous. Il est remarquable de constater la multiplicité d'opinions qui peuvent surgir dès qu'une question comme celle-ci est mentionnée au cours d'une campagne électorale ou dans le discours du trône. Des renseignements additionnels nous ont été fournis en grand nombre. En toute équité, nous devons étudier ces renseignements à fond et attentivement, ce que nous faisons, et tout ce que je puis dire c'est que nous progressons aussi rapidement que nous pouvons le faire et que nous avons, je crois, des experts qui y travaillent. Dès que nous pourrions le faire, nous présenterons une proposition.

M. CHEVRIER: Le relevé économique indique-t-il qu'il y aura un profit ou une perte ?

M. CROUSE: Qu'est-ce que ceci a à voir dans tout cela ?

M. CHEVRIER: Si nous sommes censés discuter la question des chemins de fer en général, un chemin de fer de cette nature, tel qu'il a été mentionné dans le discours du trône, est sûrement une chose que l'on peut discuter. Je ne veux pas soulever une question qui ne devrait pas être soulevée ici, mais, de toutes les questions qui ont été discutées, c'est sûrement celle-ci qui mérite de l'être. Je demandais si le ministre pourrait nous dire quelle est l'estimation des profits et pertes ou peut-être pourra-t-il nous donner une idée du coût de l'entreprise. J'ai entendu plusieurs versions différentes à ce sujet.

M. HEES: Tout ce que je puis dire, monsieur le président, c'est que, quelle que soit la méthode que l'on adoptera, l'aide fédérale sera nécessaire; il n'y a aucun doute là-dessus. Il n'y a encore rien de définitif à l'heure actuelle et l'on est en train de discuter la question à ce moment même.

M. CHEVRIER: Je sais que vous ne pouvez donner des détails et je ne vous en demande pas; mais je me demandais si la question que je veux poser était régulière. Pourrait-on nous indiquer si les *Northern Alberta Railways* fourniront une partie des dépenses d'immobilisations du chemin de fer ?

M. HEES: Oui; ils le feront définitivement.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur l'administration ?

M. CHEVRIER: Oui. Je voudrais avoir un rapport au sujet de l'activité des télécommunications transmarines. Quel était le coût du câble qui a été installé entre le Canada et le Royaume-Uni, comment fonctionne-t-il, et est-il vrai que l'on envisage d'en construire un autre ? Pouvons-nous avoir un rapport général de la situation ?

Le PRÉSIDENT: Le ministre a un rapport qu'il va vous lire, je crois.

M. HEES: Premièrement, je mentionnerai le câble téléphonique de l'Atlantique qui a été installé en 1956. Le premier titre concerne les circuits originaux à six voix :

Ces circuits ont été complètement occupés durant les heures les plus achalandées du jour à partir du moment où le câble a été mis en service jusqu'à la fin de septembre 1956.

Un peu de répit a été obtenu (le 7 décembre 1957) lors de l'introduction d'un équipement de séparation des canaux inséré dans cinq des six circuits originaux, qui sont tous occupés durant les heures les plus achalandées, de 9 heures du matin à midi, heure de Montréal. Des dispositions ont aussi été prises en vue de louer un circuit additionnel de l'*American Telephone and Telegraph* à compter du 21 décembre 1957, formant ainsi un total de 12 circuits.

M. CHEVRIER: Combien le câble a-t-il de circuits ?

M. HEES: Trente-six.

M. CHEVRIER: De combien de circuits l'*American Telephone and Telegraph Company* se sert-elle et combien nous en reste-t-il ?

M. BALDWIN: Nous en avons six. Je ne me souviens plus de la répartition des circuits, mais nous en avons six.

M. HEES:

Les 11 circuits télégraphiques originaux —

Ils sont maintenant complètement occupés par les services télégraphiques, les services de telex et de télétypes loués à des particuliers, et l'on a vu à soulager ces circuits en installant de l'équipement permettant de doubles les onze circuits télégraphiques originaux, portant ainsi leur nombre à 22 circuits.

Expansion —

En plus de l'établissement de circuits entre le Canada et le Royaume-Uni en septembre 1956 au moyen du câble transatlantique et l'exploitation de circuits vers les Antilles et Terre-Neuve, la Société canadienne des télécommunications transmarines a ouvert les circuits suivants avec les endroits d'outre-mer ci-après :

- a) De Montréal en Allemagne — circuit télégraphique direct établi en 1955.
- b) De Montréal à Paris — circuit télégraphique direct établi en mai 1956.
- c) De Vancouver à Sydney (Australie) — circuit radiotéléphonique et radiotélégraphique établi en novembre 1956.
- d) De Vancouver au Japon — circuit radiotélégraphique direct établi en juin 1957.
- e) De Vancouver à Wellington (Nouvelle-Zélande) — circuit radiotélégraphique direct établi en décembre 1957.

- f) De Montréal en Italie — circuit radiotélégraphique direct établi le 1er avril 1958.

Le service telex international, introduit au Canada par la Société canadienne des télécommunications transmarines le 3 décembre 1956, est maintenant disponible pour communication directe de client à client par téléscripteur à au moins 30 pays étrangers dans le monde entier. L'essor et la grande demande de ce service sont extrêmement encourageantes.

Un nouvel édifice pour le bureau central à Montréal a été complété et inauguré le 9 mars 1957.

De nouveaux postes de radio dans les environs de Vancouver de même qu'un nouveau bureau dans cette ville ont été complétés. Leur inauguration a eu lieu le 1er novembre 1956. Il en résulte que le Canada est pour la première fois en communication directe avec l'Australasie aussi bien par téléphone que par télégraphe. Auparavant, le service téléphonique était assuré en passant par San Francisco.

Avenir — Câble transatlantique —

Le potentiel télégraphique mentionné plus haut devrait suffire pour un temps raisonnable à tous les besoins des Canadiens en ce qui concerne les communications transatlantiques. Quant au potentiel téléphonique, il est évident que les circuits dont nous disposons sont insuffisants et, conséquemment, nous avons déjà en mains des projets en vue de la pose d'un câble sous-marin entre le Canada et le Royaume-Uni, qui deviendra de propriété et d'exploitation entièrement canadienne et britannique.

Des tracés préliminaires sont présentement à l'étude; des esquisses ont été ébauchées, et des plans techniques ont été dressés. Le câble fournira 60 circuits téléphoniques entre le Canada et le Royaume-Uni, dont un bon nombre seront prolongés jusqu'au continent européen afin de nous relier aux principaux pays d'Europe.

M. CHEVRIER: Ces circuits sont-ils établis sur la même base que le câble de 36 circuits, tant pour l'*American Telephone and Telegraph*, tant pour le Canada?

M. HEES: Le nouveau câble projeté est exclusivement partagé entre le Canada et le Royaume-Uni.

M. CHEVRIER: Quel est le partage en ce qui concerne les circuits?

M. HEES: Chacun en a la moitié.

Les circuits téléphoniques seront subdivisés en canaux télégraphiques selon les besoins et serviront à parer à toute éventualité s'il y a interruption du premier câble de l'*American Telephone and Telegraph*. On s'attend que l'entreprise soit terminée au plus tard en 1961. Le coût du projet dans son entier sera d'environ 28 millions de dollars, comparativement à \$42 millions pour le câble de l'*American Telephone and Telegraph*, qui comprend 36 circuits.

Réseau du Commonwealth —

Le réseau de télécommunication du Commonwealth se constitue en grande partie de câbles télégraphiques et de circuits téléphoniques et télégraphiques de capacité moindre.

En tenant compte des récents progrès technologiques dans le domaine des télécommunications, par exemple : le câble sous-marin coaxial à répétition (TAT), il est évident que l'on doit bientôt voir à moderniser davantage tout ledit système de télécommunications ou une partie de celui-ci, en imitant ce qui a été fait jusqu'ici ou ce que l'on projette de faire pour l'Atlantique.

Services de communications —

On projette l'installation prochaine de services radiotéléphoniques et de télex directs avec le Japon dès que les négociations finales avec ce pays seront terminées.

Services des programmes radiophoniques —

Le câble téléphonique permet maintenant la transmission à haute fidélité de la voix et de la musique à des fins de radiodiffusion et ceci amène également une autre source importante de revenus que nous (la Société canadienne des télécommunications transmarines) nous attendons d'accroître.

Transmission des images —

L'excellente qualité de la transmission des images nous est maintenant possible au delà de l'Atlantique et l'on s'attend que ce service, dont nous n'avons pas toujours pu bénéficier dans le passé à cause de l'instabilité des conditions radiophoniques, sera de plus en plus en demande.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que ces renseignements vous satisfont, monsieur Chevrier? Y a-t-il d'autres questions?

M. CHEVRIER: J'ignore si cela me dit ce que je voulais savoir, mais c'est certainement une réponse à ma question.

M. HARDIE: Je me demande si le ministre pourrait nous donner une déclaration au sujet de ce qui s'est passé lorsque son ministère a pris charge des réseaux de télécommunications sans fil dans les Territoires du Nord-Ouest ainsi que dans certaines parties du Yukon et certaines parties des provinces du Canada situées au nord du pays?

M. HEES: J'aimerais mieux que vous abordiez ce sujet lorsque nous discuterons le crédit afférent aux télécommunications, si vous n'y voyez pas d'inconvénient. C'est le poste 451.

M. CHEVRIER: Pouvons-nous parler un peu de la pollution des eaux par l'huile? Cette question a été soulevée à la Chambre des communes, l'autre jour, au cours d'un débat et également à la suite d'une question. Le degré de pollution par l'huile et autres facteurs est considérable dans le Saint-Laurent. Je me demande si les autorités du ministère ont songé à demander au gouvernement de poursuivre les études qui ont été faites par la Commission conjointe internationale dans les eaux limitrophes. La Commission conjointe internationale avait eu pour tâche d'étudier le problème de la pollution des eaux dans la partie supérieure des Grands lacs en descendant jusqu'au lac Erié et, à la suite d'une demande de la part de certains résidents de l'Ontario, l'enquête de la Commission s'est étendue au lac Ontario. Je me demande si l'on doit prendre ceci en considération, ou si le ministre pourrait nous parler de la question d'étendre la portée de cette enquête au moins jusqu'à la frontière, parce que je ne crois pas que la Commission conjointe internationale puisse étendre sa juridiction au delà de

cette limite. Il y a encore un grand domaine où la Commission peut exercer son activité et les recommandations qui ont été faites en ce qui concerne les Grands lacs sont remarquablement excellentes. Je crois que dans certaines parties des Grands lacs ses recommandations ont été mises en vigueur, en particulier dans de telles villes comme Sarnia, Windsor, Détroit et autres. Je vais un peu plus loin et je suggère que l'on doit faire la même chose en territoire canadien le long de la frontière internationale et jusqu'en bas de Québec. La pollution par l'huile dans les eaux du Saint-Laurent est formidable et tout particulièrement dans la région de Montréal.

Un député de l'autre côté de la Chambre a souligné l'autre jour, ce qui se passe dans le lac Saint-Louis. C'est abominable. Je suis sûr que les autorités du ministère éprouveront un certain mouvement de sympathie. J'ai deux raisons d'évoquer ces choses. Premièrement, pourrions-nous demander à la Commission conjointe internationale de poursuivre son enquête jusqu'à la frontière internationale et, deuxièmement, les autorités du ministère pourraient-elles décider de s'occuper de la partie du Saint-Laurent qui se trouve en territoire canadien ?

M. HEES: Notre responsabilité en ce qui concerne la pollution des eaux, si je comprends bien, n'a trait qu'à la pollution causée par les navires, et nous exerçons un contrôle très strict à ce sujet. Je sais qu'un certain nombre de cas ont été portés à mon attention, que l'on a fait enquête et qu'on les a réglés. Mais, en général, la pollution, tel que je le comprends, relève des provinces.

M. CHEVRIER: Ceci ne s'applique pas en ce qui concerne le secteur international. Le gouvernement canadien a confié toute la question de pollution, sous toutes ses formes, à la Commission conjointe internationale pour ce qui est du secteur international. Sans aucun doute, même lorsque peut-être les provinces y ont un vif intérêt, elles n'ont pas les moyens ni les installations requises, c'est pourquoi la Commission conjointe internationale s'est vu confier la tâche d'en faire l'étude. Ma question avait trait premièrement aux eaux internationales et, deuxièmement, aux eaux canadiennes. Malgré le contrôle que vous exercez sur l'huile qui peut s'échapper des navires, il n'y a aucun doute que dans le port de Montréal et plus à l'est, dans les régions moins habitées du Saint-Laurent, la quantité d'huile qui peut se répandre est extraordinaire et menace la santé des citoyens.

M. BALDWIN: Au sujet de la pollution, c'est un fait que le service qui s'occupait de l'inspection des navires ne s'est employé que depuis un an à préparer son organisation à la lutte contre la pollution. Ce n'est que l'an dernier que nous avons reçu du Parlement l'autorisation de nous occuper de la pollution des eaux. Nous nous rendons compte qu'il y a un bien grave problème, non seulement à Montréal, mais dans le Saint-Laurent, en aval de Montréal. Le problème fut d'abord d'obtenir la coopération des exploitants de navires. Quand nous n'obtenons pas leur coopération, nous leur montrons que nous sommes bien décidés à sévir s'ils violent les règlements actuels qui interdisent de répandre de l'huile. La patrouille des eaux a été l'un des problèmes auxquels nous avons eu à faire face. Nous voulons savoir ce qui se passe. Pour la première fois, cette année, en plus des chalands qui sont disponibles dans le port même pour recueillir les surplus d'huile, nous tentons l'expérience d'une patrouille dans les eaux du Saint-Laurent en aval de Montréal en utilisant à cette fin un petit bateau afin de voir si nous pouvons développer un meilleur contrôle du fleuve en aval. Si nous n'obtenons aucun contrôle avec ce petit bateau nous serons obligés d'avoir recours à l'hélicoptère. De toute façon, nous sommes bien au courant du problème.

M. CHEVRIER: Peut-on faire quelque chose dans le secteur international ?

M. HEES: Je me ferai un plaisir d'en parler au président de la Commission conjointe internationale et je verrai alors ce que l'on peut faire.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Si je suis bien renseigné, la Commission conjointe internationale est présidée par le général MacNaughton et tombe sous la juridiction du ministère des Affaires extérieures.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. CHEVRIER: Pouvons-nous avoir une déclaration du ministre au sujet de la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent? On en a parlé beaucoup dans les journaux et je sais que le ministère des Transports est vivement intéressé à ce sujet. Il y a plusieurs années, il avait organisé une patrouille afin de connaître le mouvement des glaces. Voici les questions que j'aimerais poser: Premièrement, songe-t-on à utiliser les brise-glaces à l'automne, comme dans le passé, pour ouvrir le chenal de Québec à Montréal? Ensuite, où en sommes-nous à l'est de Québec; est-il possible, grâce à de nouvelles méthodes scientifiques, d'ouvrir le Saint-Laurent à la navigation douze mois par année? Il est apparemment possible de le faire à Sept-Iles, à Rimouski, et peut-être à Baie-Comeau et à d'autres endroits. Pouvez-vous nous donner une déclaration couvrant toute la question pour l'avenir au sujet de la navigation douze mois par année sur le Saint-Laurent?

M. HEES: De quel endroit à quel endroit sur le Saint-Laurent? Jusqu'à Montréal seulement?

M. CHEVRIER: J'ai tout d'abord parlé des brise-glaces qui brisent la glace de Québec à Montréal, puis de tous les endroits en aval de Québec, parce que je sais qu'il y a quelques ports qui sont ouverts toute l'année, par exemple, le port de Rimouski. Est-il possible d'amener la navigation jusqu'à la ville de Québec? Sera-t-il possible de le faire à l'avenir grâce aux nouvelles méthodes scientifiques?

M. CROUSE: Au sujet du point soulevé par M. Chevrier, est-ce que la question du coût n'entre pas en ligne de compte? Nous avons vu se construire la canalisation et nous craignons qu'elle ne signifie la fin de tout commerce résultant de la navigation dans les eaux intérieures parce qu'aucune protection n'a été prévue. Les navires anglais peuvent maintenant transporter du grain à un tiers de cent moins cher que les navires canadiens. Cela signifie que peut-être dans les dix prochaines années aucun navire canadien ne transportera du grain sur les Grands lacs. Il y a aussi le Pacifique-Canadien, qui doit fournir les rails et le matériel nécessaire au transport de ces marchandises à un tarif fixe. Nous créons une voie navigable et je constate par les prévisions de dépenses à l'étude que nous augmentons le nombre des préposés aux canaux et le fardeau du coût total doit être porté par les contribuables canadiens. Ce qui a été suggéré ne ferait qu'augmenter ce fardeau des contribuables pendant que le pourcentage du transport des marchandises par rail irait en diminuant et que le chômage éventuellement augmenterait. Nous pouvons employer plus de gens à la canalisation en en imputant les frais aux contribuables canadiens, mais, chaque fois que nous le faisons, nous diminuons l'emploi sur nos autres systèmes de transport qui sont les deux réseaux de chemin de fer. Je crois que la question de fournir les services supplémentaires devrait être étudiée par les compagnies maritimes qui se trouvent en Angleterre; il appartient à ces compagnies de dire si oui ou non la voie fluviale du Saint-Laurent devrait être gardée ouverte à la navigation au lieu d'être un projet qui doit être réalisé aux dépens des contribuables canadiens.

M. CHEVRIER: Puis-je faire une déclaration à ce sujet. Mon ami est mal renseigné. La canalisation du Saint-Laurent ne se fait pas aux dépens des contribuables canadiens. C'est une entreprise qui se finance par elle-même et qui se paiera toute seule par l'imposition de droits de passage. Le ministre vous l'a dit à la Chambre des communes.

M. CROUSE: Il reste à le prouver.

M. CHEVRIER: C'est un fait. Le projet a été décidé en vertu d'une loi. La canalisation du Saint-Laurent ne coûtera pas un sou aux contribuables canadiens; elle sera payée par les droits de péage.

En ce qui concerne l'autre point, il me semble que si nous avons de la navigation sur le Saint-Laurent douze mois par année, cela aiderait l'emploi, particulièrement durant les mois d'hiver. C'est exactement le programme que le gouvernement tente d'établir, celui de donner du travail l'hiver. Il est sûr que la navigation fournira de l'emploi l'hiver plutôt que d'y mettre fin.

M. HEES: J'ai une déclaration à faire qui, je crois, pourra vous être utile en ce qui concerne les opérations de nos brise-glace:

Le premier objectif du ministère est de mettre au point une opération combinée fondée sur l'utilisation des brise-glace, la surveillance du haut des airs de l'état des glaces et le maintien en service à l'année longue de certaines aides à la navigation de même que l'emploi de certains dispositifs améliorés d'aide à la navigation pour aider la navigation d'hiver dans le bas du fleuve, dans le golfe et dans les régions de l'Atlantique en général. La réalisation de cet objectif est en bonne voie grâce au développement graduel d'une flotte plus nombreuse de brise-glace, à l'entraînement d'un groupe d'experts dans la connaissance du mouvement des glaces et, petit à petit, à l'élaboration de projets visant à accroître la surveillance des glaces du haut des airs.

Le ministère a maintenant cinq brise-glace en service, de même que deux navires intermédiaires qui ont été renforcés en vue de pouvoir briser aussi bien la glace de moyenne épaisseur que la glace mince. Un autre gros brise-glace, le *Labrador*, est présentement en réparation. Trois autres brise-glace sont en construction; l'un d'eux est destiné aux régions de l'ouest de l'Arctique, un autre sera un brise-glace beaucoup plus gros que les brise-glace canadiens actuellement en service; nous comptons bien y ajouter au moins un autre brise-glace et probablement deux ou trois navires intermédiaires renforcés pour servir de brise-glace, au besoin.

M. CHEVRIER: Où en sommes-nous à propos de la navigation sur le Saint-Laurent durant les mois d'hiver? Pouvons-nous avoir une déclaration à ce sujet?

M. HEES: Notre première tâche, dis-je, est de permettre aux navires de naviguer librement dans la région atlantique, dans le bas du fleuve et dans le golfe du Saint-Laurent; c'est ce que nous tentons d'obtenir présentement. Quant à l'avenir, je ne peux rien prédire. Nous constaterons les résultats au fur et à mesure.

M. CHEVRIER: Quelle a été l'expérience du ministère des Transports en ce qui concerne les brise-glace mis en service dans le bas du fleuve? Leur fonctionnement durant les mois d'hiver a-t-il été couronné de succès?

M. HEES: Oui. Tous les rapports que nous avons reçus démontrent que ce fut un grand succès.

M. CAMPBELL (*Stormont*): N'est-il pas beaucoup plus difficile de maintenir la navigation ouverte dans la région située à l'est de Pointe-au-Pic, où vous avez à faire face aux marées et à l'eau salée, que dans les lacs et les chenaux en amont, où vous avez de l'eau douce et où les conditions du gel sont plus favorables ?

M. HEES: Il y a peut-être beaucoup de vérité dans ce que vous dites.

M. HOWARD: Quelles sont les intentions du Comité au sujet de l'ajournement ?

Le PRÉSIDENT: Nous aurons à ajourner dans quelques minutes, vu qu'une délégation ouvrière doit venir ici. Nous pourrions peut-être continuer pendant encore quelque temps afin d'épuiser le crédit relatif à l'administration. Ce serait une bonne chose si nous pouvions en disposer.

M. HOWARD: J'ai une couple de questions à poser qui pourraient en soulever d'autres et qui auraient pour résultat de nous empêcher de terminer d'ici quelques minutes l'étude du crédit relatif à l'administration.

Le PRÉSIDENT: C'est très bien. Posez vos questions. Nous resterons ici tant que l'on ne nous forcera pas de sortir. Deux cents personnes doivent venir siéger ici. Leur réunion a été fixée à midi, mais je crois que nous pouvons continuer encore pendant quelques minutes.

M. HARDIE: J'ai une question, monsieur le président, touchant le rapport annuel que l'on vient de nous distribuer. A la dernière page, le sommaire de l'état financier mentionne une dépense de \$12,400,000 provenant de fonds fournis par le ministère de la Défense. Pourriez-vous nous expliquer cette dépense ?

M. BALDWIN: Cette dépense couvre une variété de services que nous fournissons aux autorités militaires, monsieur. Un grand nombre de services de notre ministère sont fournis aussi bien à des établissements militaires qu'à des organismes civils et ceux-là, nous ne les imputons pas au ministère de la Défense nationale. Lorsque nous rendons des services spéciaux au ministère de la Défense uniquement, nous nous attendons alors que ce ministère nous rembourse. Cela couvre une variété de choses.

C'est le coût, par exemple, d'approvisionnement "C" au réseau Mid-Canada, qui est une opération militaire, et le ministère de la Défense nous rembourse nos frais à ce sujet. Il y a le coût de certains services météorologiques que nous fournissons uniquement aux aéroports militaires. Est aussi compris le coût de certains services de communications se rapportant au contrôle du trafic aérien, en ce qui a trait aux renseignements militaires de l'aviation, que nous transmettons à l'aide de notre service de télécommunications.

Ce poste touche à une variété de domaines où nous rendons des services spéciaux parce que nous sommes bien placés pour les donner. Vu que ce sont des travaux servant à des fins militaires, ils nous sont remboursés.

M. KENNEDY: Monsieur le président, nous avons des quais d'hiver sur la côte atlantique. Notre commerce d'outre-mer doit être établi par des navires étrangers. Si ces navires étrangers ont l'intention de se servir de ces quais à glace, je crois que l'on devrait songer à confier à ces gens l'entretien de ces quais.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Kennedy.

M. HOWARD: Je ne voudrais pas entrer dans les détails des prévisions de dépenses, mais je remarque au bas des diverses énumérations une "provision

estimative pour le relèvement des traitements des employés du ministère. Je me demande si vous pourriez nous renseigner au sujet de la façon dont les demandes ou les appels sont faits par l'organisation qui se compose des employés du ministère des Transports et quelle est la filière à suivre pour faire des demandes d'augmentations de salaires au gouvernement, et aussi, s'il y a des demandes qui ont été faites en la présente année financière ?

M. BALDWIN: Oui. Nous avons une procédure assez bien établie, par laquelle un groupe d'employés qui croient avoir à régler un problème de salaires, — et ils croient tous avoir un problème de salaires sur les bras, — peuvent présenter leurs demandes et les discuter, en premier lieu, avec les fonctionnaires supérieurs du service concerné. Il peut s'agir de sans-filistes, de serruriers ou autres. Ils peuvent discuter leur problème avec les représentants supérieurs du service concerné et les représentants du service du personnel du ministère qui s'occupe de ces choses.

Le résultat de ces entretiens pourra, vu que nous n'avons pas la liberté de régler nous-mêmes ces problèmes, être déferé à la Commission du service civil et au Conseil du Trésor, si les employés concernés sont des employés classés, c'est-à-dire des fonctionnaires permanents. S'il s'agit d'employés intermittents, le cas est alors soumis au ministère du Travail qui a la responsabilité de faire les recommandations touchant les catégories d'employés rétribués aux taux régnants. La procédure est bien établie.

M. HOWARD: La seconde partie de ma question s'énonce ainsi: est-ce que des demandes d'ajustements de salaires ou d'augmentations de salaires ont été faites au cours de la présente année financière ?

M. BALDWIN: Oui, il y a présentement plusieurs demandes courantes.

M. HOWARD: Qu'arrivera-t-il au sujet de ces demandes ?

M. HEES: On les prendra en considération.

M. CHEVRIER: Et on les accueillera avec bienveillance ?

M. HEES: Certainement, cela va de soi.

M. CHEVRIER: Je me proposais de dire que j'ai lu avec intérêt la déclaration du ministre à la réunion générale de l'Organisation internationale de l'aviation civile. Je me demande si nous pourrions avoir une déclaration au sujet de ce qui s'est dit à cette réunion et des principaux problèmes qui y ont été discutés cette année.

Je me demande aussi si l'on a songé à la réduction des taux pour les traversées de l'Atlantique, ou ailleurs, et quelle attitude a-t-on prise à l'égard des membres de l'OACI résidant à Montréal. Ces employés ont-ils été mieux traités qu'auparavant par le gouvernement de la province de Québec ? Je suis certain que par sa charmante personnalité le ministre contribuera beaucoup à leur venir en aide. Je sens parfois qu'ils sont probablement traités durement, bien que je sois sûr que le ministère des Transports et ses représentants ont fait de leur mieux pour les rendre aussi heureux que possible. Je me rends compte qu'il est important de garder l'Assemblée générale à Montréal, si possible.

M. HEES: Comme M. Baldwin était aussi à cette réunion, et comme je n'y suis allé que pour y faire le discours d'ouverture, je lui demanderai de répondre à cette question.

M. MACINNIS: Monsieur le président...

Le PRÉSIDENT: Un instant. Pouvons-nous entendre d'abord la réponse de M. Baldwin ?

M. MACINNIS: Je n'entends rien de ce qui se dit.

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous parler plus fort, monsieur Baldwin ?

M. BALDWIN: Oui.

La réunion de l'OACI cette année a été ce que l'on appelle une réunion courante à distinguer d'une réunion majeure qui a lieu tous les trois ans. Durant courante toute la réunion, on s'est limité aux problèmes administratifs et au travail que comportent les prévisions budgétaires pour l'an prochain. L'année prochaine, il y aura une réunion majeure, peu importe l'endroit où elle aura lieu.

En plus des questions d'ordre administratif et budgétaire, les seuls sujets qui ont été abordés au cours de la réunion ont été une importante aide technique, dans le domaine de l'aviation, à certains pays sous-développés, et l'aviation et son rôle spécial en ce qui concerne les nouvelles techniques nécessaires en ce siècle de l'atome.

Pour ce qui est de la dernière partie de la question, c'est-à-dire l'immunité dite diplomatique aux représentants de gouvernements étrangers...

M. CHEVRIER: Avant d'aborder ce sujet, quels sont les tarifs ?

M. BALDWIN: Vous voulez parler des tarifs des traversées au-dessus de l'Atlantique ?

M. CHEVRIER: Oui.

M. BALDWIN: Cela ne relève pas de la juridiction de l'OACI, monsieur. Cette question relève des lignes aériennes; cela relève de l'association des lignes aériennes et est réglé par l'intermédiaire de l'OACI.

En ce qui concerne l'immunité diplomatique par rapport à la province de Québec, je ne suis au courant d'aucun grief important ou de plainte à l'heure actuelle.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous entendu cela, monsieur MacInnis ?

M. MACINNIS: Je n'avais pas entendu la question, alors je n'ai pas porté attention à la réponse.

M. HEES: Afin que tout le monde puisse entendre, serait-il possible que les membres qui sont assis à l'autre bout de la table se rapprochent ? Nous serons tous alors un peu plus près les uns des autres.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions ?

M. CHEVRIER: Où aura lieu la prochaine réunion de l'OACI ?

M. BALDWIN: Cela n'a pas encore été décidé, monsieur.

M. CHEVRIER: Outre le Canada, y a-t-il d'autres pays qui ont été mentionnés comme lieu de la prochaine réunion ?

M. MACINNIS: Je crois que le président devrait surveiller M. Chevrier.

M. CHEVRIER: Je ne sais pas ce que cela signifie.

M. MACINNIS: Chaque fois que je me lève pour poser une question, il m'interrompt de son siège.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous poser une question ?

M. CHEVRIER: Je regrette, excusez-moi.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous poser une question ?

M. MACINNIS: Offrez vos excuses au président, non à moi.

Le PRÉSIDENT: Je vous demande pardon.

M. MACINNIS: Je parlais à M. Chevrier.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous poser une question, monsieur MacInnis ?

M. MACINNIS: Non.

M. CREAGHAN: Permettez-moi de me reporter à la page 5 du rapport annuel. Je me demande si le ministre ou son sous-ministre pourrait m'expliquer pourquoi on ne mentionne pas du tout Air-Canada à la page 5 ? Je présume que cette société devrait y être mentionnée.

M. HEES: Mon sous-ministre me dit que le retour d'Air-Canada sous la juridiction de mon ministère ne remonte qu'au 1er juillet de l'an dernier. Avant cette date, Air-Canada ne relevait pas du ministère des Transports, mais du ministère du Commerce.

M. WRATTEN: Monsieur le président, si nous devons discuter le rapport annuel, j'ai une autre question à poser.

Nous continuons ce service entre Yarmouth (Nouvelle-Ecosse) et Bar Harbor ? Je vois qu'en 1956 ce service était déficitaire de \$304,000. Est-il maintenu ?

M. HEES: Je crois que c'est là un sujet qui devrait être discuté lorsque M. Gordon viendra témoigner devant le Comité. Cela relève des chemins de fer Nationaux.

M. WRATTEN: Je croyais que nous allions discuter ce rapport annuel et que je devais poser cette question dès maintenant.

Le PRÉSIDENT: Ce sujet relève du Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande appartenant à l'Etat.

M. HEES: Toute question ayant trait aux chemins de fer Nationaux, à Air-Canada ou à la navigation pourra être posée à ce Comité sessionnel qui siégera dans deux semaines.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, je voudrais avoir certains renseignements, si possible, au sujet du présent statut du transport routier international et interprovincial.

Je ne me rappelle plus quelle loi a été, en vertu d'un jugement de la Cour suprême du Canada visant le transport routier international et interprovincial, mise en vigueur à la suite de la conférence entre les provinces et le gouvernement fédéral, son effet étant de donner aux provinces le droit d'administrer le transport routier international et interprovincial, mais il y a eu, si je suis bien renseigné, un grand nombre de plaintes depuis la tenue de la conférence. Je ne sais pas cependant si ces plaintes ont été portées ou non à l'attention du ministre.

M. HEES: Non, monsieur le président, nous n'avons reçu aucune plainte ni grief à ce sujet de la part des provinces.

M. HOWARD: Je sais bien que ce sujet peut être abordé lors de l'examen du détail des crédits pertinents, mais je pense qu'il serait utile au Comité pour l'étude de ces choses d'avoir plus de renseignements sur les sujets mentionnés dans le rapport annuel. Au sommet de la page 24 du rapport annuel, on mentionne deux nouveaux navires qui ont été construits au Royaume-Uni pour être mis en service à Terre-Neuve. Le coût de ces navires y est indiqué. Un grand nombre de questions en découlent. Qui exploite ces navires une fois construits et qui les paie? Je suppose que le ministère des Transports fournit l'argent pour ces navires, mais je suis intéressé à savoir qui les exploite et aussi s'il y a d'autres navires du même type et du même genre de service, qui ont été construits et payés de la même façon, et qui fournissent le même service dans cette même région.

S'il n'est pas possible d'avoir des renseignements en détail, pourrions-nous savoir quelle est la dépense de capital qui a été faite pour l'achat de ces navires particuliers qui ont été mis en service à cet endroit?

M. HEES: Je n'ai aucune objection à répondre d'une façon générale à la question concernant ces navires particuliers, mais, pour ce qui est des détails, je préférerais que vous attendiez jusqu'à ce que le moment soit venu de discuter le crédit s'y rapportant.

Ces navires sont exploités pour le compte du gouvernement par les chemins de fer Nationaux, et le déficit annuel est comblé par une subvention qui est versée à la Commission maritime canadienne. Ces navires font partie du service côtier de Terre-Neuve et sont exploités pour le compte du gouvernement par les chemins de fer Nationaux.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur le président, qui exploitait ces navires avant l'Union?

M. HEES: Je vous demande pardon?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Qui exploitait ces navires avant l'Union?

M. HEES: J'imagine que c'est Terre-Neuve qui les exploitait elle-même.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Est-ce que ces navires étaient en service avant l'Union?

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. HOWARD: J'ai une question sur le même sujet. Elle a trait aux demandes qui ont été faites depuis des années au sujet de l'expansion de notre propre industrie de construction navale. Je me demandais justement pourquoi ces navires étaient construits au Royaume-Uni, non parce que je suis opposé à ce qu'ils soient construits au Royaume-Uni, mais parce que je suis intéressé au développement de notre propre industrie de construction navale.

M. HEES: Je peux répondre à cela. Ces navires ont été construits en Grande-Bretagne, en 1951, pour les chemins de fer Nationaux. Les contrats ont été adjugés en 1951 ou en 1952 par les chemins de fer Nationaux. Je ne connais pas les détails de ces contrats. Je n'étais pas ministre à ce moment-là.

M. HOWARD: Je sais que vous n'étiez pas ministre à ce moment-là, ni même au moment où ils ont été livrés. Voilà sans doute pourquoi vous ne pouvez nous expliquer cet état de choses. J'espère qu'à l'avenir, si nous devons faire construire de tels navires, nous verrons à développer notre propre industrie de construction navale. L'expansion de cette industrie est un problème qui intéresse de près les employés des compagnies de construction navale et le public en général qui réside dans les régions où ces industries sont situées.

M. HEES: Je crois que si M. Howard avait entendu la déclaration que j'ai faite en Chambre lors de la dernière session concernant le nombre de contrats que nous avons en mains, il se rendrait compte que nous sommes du même avis à ce sujet. Nous avons à faire construire d'autres navires pour ce service et nous nous attendons bien de les faire construire au Canada.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions concernant le crédit relatif à l'administration du ministère? Sinon...

M. CHEVRIER: Oui. Je veux poser une question au sujet du service aérien.

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous retarder votre question jusqu'à ce que nous soyons rendus au crédit concernant les services de l'air?

M. CHEVRIER: Monsieur le président, je ne crois pas que nous aborderons cet item ce matin. J'aimerais discuter un certain nombre d'autres sujets.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. CHEVRIER: Je voudrais savoir quel est l'effet de la vitesse des aéronefs sur les pistes d'atterrissage. Est-ce que le ministère des Transports est encore obligé d'aménager à travers le Canada des pistes d'atterrissage plus longues et plus solides à cause des avions de plus en plus rapides que l'on est en train de construire, et quelle est l'attitude du gouvernement vis-à-vis des systèmes d'atterrissage aux instruments qui ont été installés? En installons-nous d'autres ou n'adoptons-nous pas maintenant le nouveau système d'approche contrôlée du sol? Je me demande si le ministre ou peut-être le sous-ministre pourrait me renseigner à ce sujet?

M. HEES: En ce qui concerne les avions plus récents et plus gros, comme M. Chevrier le sait sans doute, nous allongeons et renforçons un grand nombre des pistes d'atterrissage au Canada qui servent à ces avions plus gros.

Quant aux systèmes d'atterrissage aux instruments, ils ont fait leurs preuves et nous en installons d'autres.

M. CHEVRIER: Avons-nous en service des systèmes d'approche contrôlée du sol?

M. HEES: Nous avons un système d'approche contrôlée du sol en service à Gander. C'est le seul que nous ayons.

M. WRATTEN: M. Baldwin a donné d'excellentes explications sur tout le sujet à quelques-uns d'entre nous qui étions dans l'autre pièce, l'autre jour. Il nous a tout expliqué à propos de ces pistes d'atterrissage.

M. HEES: Vous parlez du groupe d'étude qui avait été formé?

M. CHEVRIER: Je ne suis pas membre de ce groupe d'étude, alors, je n'étais pas là.

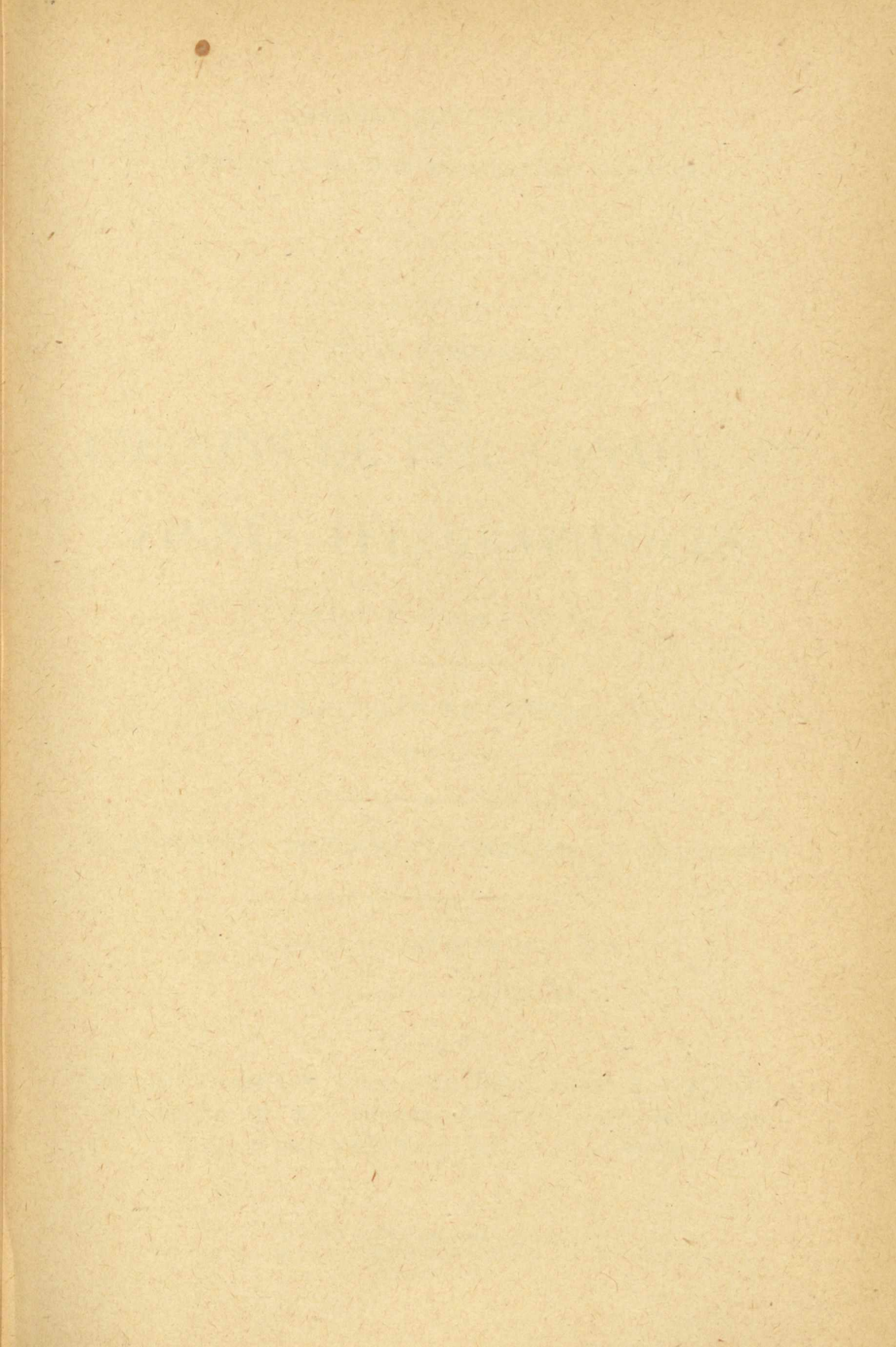
M. WRATTEN: C'est votre faute. Vous auriez pu y être.

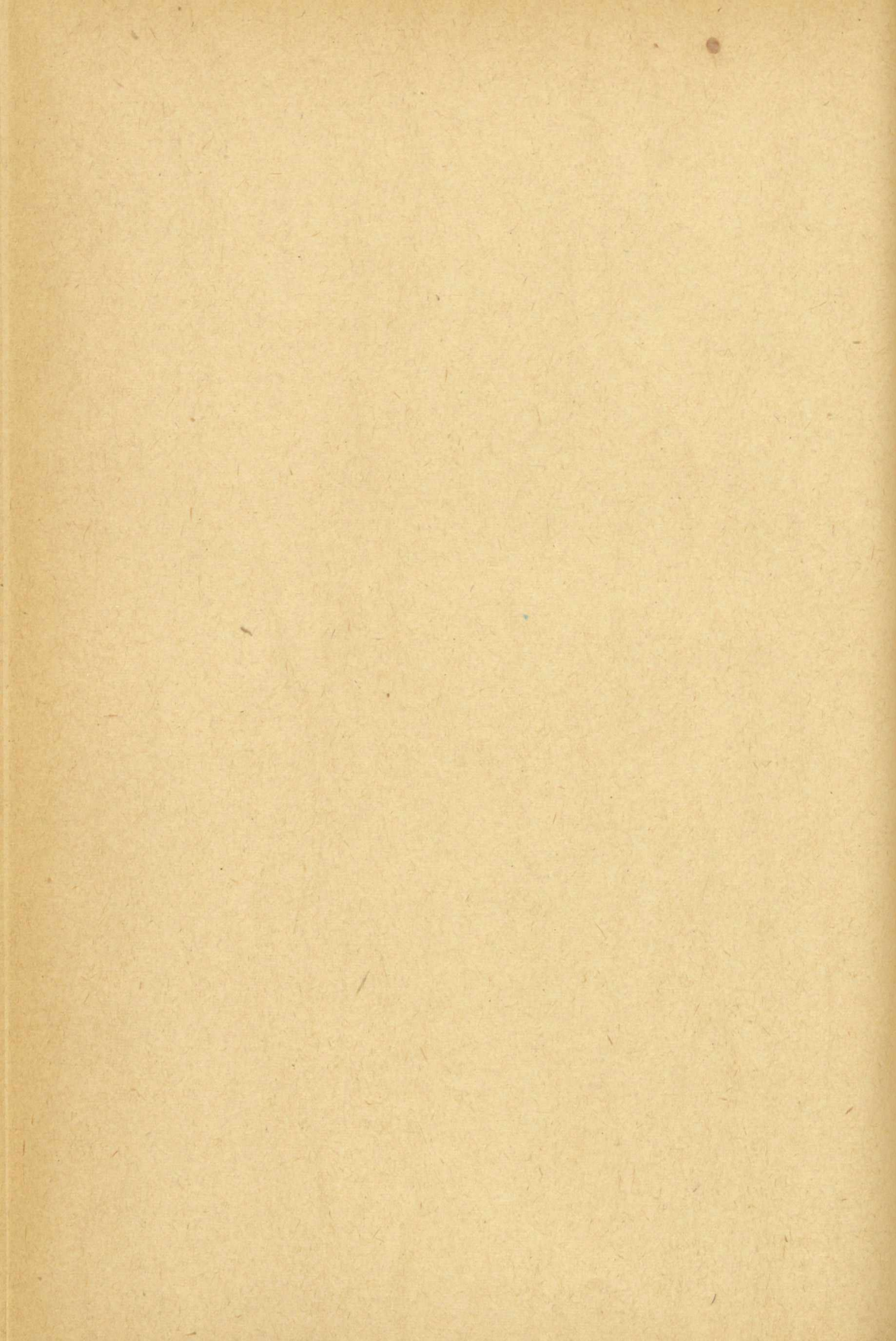
Le PRÉSIDENT: Comme une délégation ouvrière d'environ 200 personnes doit bientôt occuper cette pièce, je vous invite à proposer l'ajournement.

M. HOWARD: Je le propose.

Le PRÉSIDENT: M. Crouse appuie la proposition.

La prochaine séance aura lieu dans cette pièce, à 10 heures du matin, jeudi de cette semaine.





CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-quatrième législature

1958

COMITÉ PERMANENT
DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. Gordon K. Fraser

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 2

PRÉVISIONS DES DÉPENSES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

SÉANCE DU JEUDI 26 JUIN 1958

TÉMOINS :

L'honorable George Hees, ministre des Transports; et M. J. R. Baldwin,
sous-ministre; M. R. J. Burnside, directeur, Services des canaux;
M. A. Watson, codirecteur, Services de la Marine.

COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. Gordon K. Fraser
et MM.

Allmark	Garland	McPhillips
Asselin	Grills	Michaud
Badanai	Gundlock	Monteith (<i>Verdun</i>)
Baldwin	Hales	Nielsen
Baskin	Hardie	Nixon
Batten	Horner (<i>Acadia</i>)	Pascoe
Bigg	Horner (<i>Jasper-Edson</i>)	Payne
Bourbonnais	Howard	Phillips
Brassard (<i>Chicoutimi</i>)	Howe	Racine
Brassard (<i>Lapointe</i>)	Johnson	Rouleau
Bruchési	Keays	Rynard
Campbell (<i>Stormont</i>)	Kennedy	Smallwood
Chevrier	LaRue	Smith (<i>Calgary-Sud</i>)
Chown	MacEwan	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)
Creaghan	MacInnis	Tassé
Crouse	Martini	Taylor
Drysdale	McBain	Thompson
Dupuis	McDonald (<i>Hamilton-</i>	Tucker
English	<i>Sud</i>)	Webster
Fisher	McMillan	Wratten—60.

Secrétaire du Comité,
J. E. O'CONNOR.

PROCÈS VERBAL

JEUDI 26 juin 1958.

Le Comité permanent des Chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 10 heures et cinq du matin, sous la présidence de M. G. K. Fraser.

Présents: MM. Asselin, Baldwin, Baskin, Bigg, Bourbonnais, Brasard (*Chicoutimi*), Campbell (*Stormont*), Chown, Creaghan, Drysdale, English, Fisher, Fraser, Horner (*Jasper-Edson*), Howard, Howe, Martini, McBain, McDonald (*Hamilton-Sud*), Monteith (*Verdun*), Nielsen, Pascoe, Rynard, Smith (*Simcoe-Nord*), Tassé, Tucker et Wratten.—27.

Aussi présents: L'honorable George Hees, ministre des Transports; MM. J. R. Baldwin, sous-ministre; J. E. Devine, adjoint exécutif au sous-ministre; R. J. Burnside, directeur, Services des canaux; G. L. Matthews, agent d'administration, Service des canaux; A. R. Whittier, sous-directeur, Services des canaux (Administration); J. N. Betournay, sous-directeur, Services des canaux (Génie), W. A. Cook, surveillant du budget; A. Watson, codirecteur, Services de la Marine.

Le président s'assure de la présence d'un quorum.

Sur la proposition de M. Pascoe, appuyée par M. Wratten,

Il est décidé—Que le Comité fasse imprimer 750 exemplaires en anglais et 250 en français de ses procès-verbaux et témoignages se rapportant aux prévisions des dépenses du ministère des Transports.

Le président demande à M. Baldwin de répondre aux questions posées à une séance précédente du Comité.

Le crédit 414—Administration—est mis en délibération.

MM. Hees et Baldwin répondent aux questions relatives au fonctionnement du Ministère.

Le crédit 414—Administration—est approuvé.

Le crédit 416—Services des canaux—Administration—est approuvé. bération et approuvé.

Le crédit 415—Commission mixte d'ingénieurs du Saint-Laurent—Section canadienne—est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 512—Prêts à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent—est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 416—Services des canaux—Administration—est approuvé. délibération et M. Burnside après avoir été présenté aux membres du Comité est interrogé.

Le crédit 416—Services des canaux—Administration—est approuvé.

Le crédit 417—Services des canaux—Exploitation et entretien—est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 418—Services des canaux—Construction ou acquisition de bâtiments, ouvrages, terrains et matériel—est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 629—(Supplémentaire) Services des canaux—Construction ou acquisition de bâtiments, ouvrages, terrains et matériel—est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 513—Services des canaux—Acquisition de terrains—Réseau de navigation de Cornwall—est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 661—(Supplémentaire) Services des canaux—Acquisition de terrains—Réseau de navigation de Cornwall—est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 419—Services de la Marine—Administration—est mis en délibération et M. A. Watson après avoir été présenté aux membres du Comité est interrogé.

Le crédit 419—Services de la Marine—Administration—est approuvé.

Le crédit 420—Vapeurs des services de la marine—Administration, exploitation et entretien—est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 421—Services de la Marine—Construction ou acquisition de navires et de matériel—est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 634—(Supplémentaire) Construction ou acquisition de transbordeurs d'autos et de matériel—est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 422—Aides à la navigation—Administration, exploitation et entretien—est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 630—(Supplémentaire) Aides à la navigation—Administration, exploitation et entretien—est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 423—Aides à la navigation—Construction ou acquisition de bâtiments, ouvrages, terrains et matériel—est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 631—(Supplémentaire) Aides à la navigation—Construction ou acquisition de bâtiments, ouvrages, terrains et matériel—est mis en délibération et approuvé.

A midi et 30 minutes le Comité s'ajourne au mardi 1er juillet 1958 à 10 heures du matin.

Le secrétaire du Comité,
J. E. O'CONNOR.

TÉMOIGNAGES

JEUDI le 26 juin 1958,
10 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre.

Nous étudierons ce matin les crédits du ministère des Transports. Quelqu'un veut-il présenter une motion concernant l'impression des délibérations?

M. PASCOE: Monsieur le président, permettez-moi de faire la proposition qui suit: que le Comité imprime 750 exemplaires en anglais et 250 en français de ses Procès-verbaux et Témoignages concernant les crédits du ministère des Transports.

Le PRÉSIDENT: Qui appuie cette motion?

M. PASCOE: La motion est appuyée par M. Wratten.

Le PRÉSIDENT: Vous avez entendu la motion selon laquelle nous ferions imprimer 750 exemplaires en anglais et 250 en français de nos Procès-verbaux et Témoignages. Etes-vous d'accord, messieurs?

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Nielsen, vous plairait-il de vous rapprocher un peu? M. Asselin et vous-même pourriez venir à cette table afin de nous permettre de vous voir.

Messieurs, lors de la dernière réunion on a posé quelques questions et le sous-ministre a dit qu'il vous en fournirait les réponses. Je vais prier M. Baldwin de vous donner ces réponses maintenant.

M. J. R. BALDWIN (*Sous-ministre des Transports*): Oui, monsieur.

La première question à laquelle il fallait répondre, monsieur le président, se rapportait au nombre d'employés titularisés et intermittents au ministère des Transports, ainsi qu'au nombre de personnes employées par certains organismes associés.

Pour ce qui est du ministère des Transports, je vais vous donner le nombre approximatif, en chiffres ronds. Vous comprenez que le nombre d'employés rémunérés aux taux courants varie presque chaque jour.

Le ministère des Transports a à son service environ 10,600 employés titularisés, ainsi que quelque 3,100 emplois intermittents, qui ne sont pas des employés civils titularisés.

Voici les chiffres relatifs aux organismes connexes: la Commission des transports aériens compte 59 employés titularisés, aucun employé intermittent; la Commission des transports du Canada compte 164 employés titularisés, aucun employé intermittent; la Commission maritime canadienne a 25 employés titularisés, aucun employé intermittent. La Société canadienne des télécommunications transmarines compte 175 em-

ployés réguliers et 189 qui ne sont pas classés comme employés réguliers. En ce qui concerne ce dernier organisme, on ne peut établir la distinction entre les emplois titularisés et intermittents, car ils ne relèvent pas de la Commission du service civil.

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent compte 396 employés réguliers et 44 d'emploi intermittent; malheureusement, le Conseil des ports nationaux n'a pu recueillir ses derniers renseignements, car on devait télégraphier les rapports et le président nous a appris ce matin qu'il ne les a pas encore reçus. Nous les aurons plus tard.

Voilà la réponse à la première question concernant le nombre d'employés.

Quant à la deuxième question, monsieur, elle avait trait aux voies aériennes qui existent entre le Canada et les Etats-Unis.

Si cela vous convient ainsi qu'aux membres du Comité, au lieu de donner lecture de cette longue déclaration il serait peut-être préférable de la consigner au compte rendu. De fait, il s'agit de l'appendice de l'accord, qui renferme une liste de toutes les voies aériennes en question.

Le PRÉSIDENT: Consentez-vous à ajouter cette déclaration au compte rendu des délibérations?

M. FISHER: Ladite déclaration se rapporte aux voies qui existent en ce moment, et non aux objectifs futurs?

M. BALDWIN: Elle a trait aux voies qui existent maintenant.

Le PRÉSIDENT: Cette proposition vous convient-elle?

Des VOIX: Entendu.

Le PRÉSIDENT: Préférez-vous que le document soit ajouté en appendice ou inséré à cet endroit?

M. FISHER: Je crois que la déclaration devrait entrer dans les délibérations.

Le PRÉSIDENT: Merci.

1. L'appendice de l'accord aérien conclu entre les Etats-Unis et le Canada et signé à Ottawa, le 4 juin 1949, renferme les dispositions suivantes:

Liste n° 1

La ou les lignes désignées par le gouvernement des Etats-Unis auront le droit d'exploiter des services aériens sur chacune des voies spécifiées via des points intermédiaires, dans les deux sens, et d'atterrir au Canada aux endroits spécifiés ci-dessous:

Seattle	—Whitehorse
Seattle	—Vancouver
Fairbanks	—Whitehorse
Great-Falls	—Lethbridge
Great-Falls	—Edmonton
Fargo	—Winnipeg
Washington	—Montréal
Washington	—Ottawa

New-York	—Toronto
New-York	—Montréal
New-York	—Ottawa
New-York ou Boston	—Québec
Boston	—Montréal
Boston	—Moncton
Etats-Unis	—Edmonton-Alaska et au delà
Etats-Unis	—Gander-Europe (y compris les Açores) et au delà

Outre les endroits ci-dessus énumérés, la ou les lignes aériennes des Etats-Unis seront autorisées à faire escale à Windsor pour tout service intérieur qu'elles sont actuellement ou pourront être plus tard autorisées à effectuer par le gouvernement des Etats-Unis pour desservir Détroit.

Etant donné les conditions spéciales qui existent sur les parcours de New-York et Washington à Montréal et Ottawa, le gouvernement du Canada convient que la ou les lignes aériennes désignées par les Etats-Unis pourront desservir les deux points du Canada lors du même voyage, pourvu qu'elles n'exercent aucun droit de cabotage au Canada. De même, étant donné les conditions spéciales qui existent sur les parcours de Great-Falls à Lethbridge et Edmonton, le gouvernement du Canada convient que la ou les lignes aériennes désignées par les Etats-Unis pourront desservir les deux points du Canada lors du même voyage, pourvu qu'elles n'exercent aucun droit de cabotage au Canada."

Liste n° 2

La ou les lignes aériennes désignées par le gouvernement du Canada auront le droit d'exploiter des services aériens sur chacun des itinéraires spécifiés via des points intermédiaires, dans les deux sens, et d'atterrir aux Etats-Unis aux endroits spécifiés ci-dessous :

Victoria	—Seattle
Whitehorse	—Fairbanks
Winnipeg	—Sault Sainte-Marie, Michigan— Toronto
Toronto	—Chicago
Toronto	—Cleveland
Toronto	—New-York
Montréal	—New-York
Halifax	—Boston
Canada	—Honolulu-Australasie et au delà
Canada	—Tampa/Saint-Petersburg- Bahamas et (ou) des endroits des Antilles et au delà

Outre les endroits énumérés ci-dessus, la ou les lignes du Canada seront autorisées à faire escale à Détroit pour tout service intérieur qu'elles sont actuellement, ou pourront être plus tard, autorisées à effectuer par le gouvernement du Canada pour desservir Windsor.

2. Des notes échangées les 22 novembre et 20 décembre 1955 ont apporté la modification suivante :

La voie "Winnipeg-Sault-Sainte-Marie, Michigan-Toronto" a été supprimée et remplacée par celle qui suit :

"Est du Canada—Sault-Ste-Marie, Michigan—Ouest du Canada".

(C'était là le résultat d'un accord voulant que, en attendant la construction d'un aéroport à Sault-Sainte-Marie (Ontario), les lignes aériennes du Canada soient autorisées à utiliser le champ de Kinross, à Sault-Sainte-Marie (Michigan), pour tout service intérieur qu'elles sont actuellement autorisées à effectuer par le gouvernement pour desservir Sault-Sainte-Marie (Ontario). Les autorités canadiennes ont convenu que les services des lignes aériennes du Canada utilisant Kinross seraient à la disposition du trafic américain à destination ou en provenance d'endroits au Canada.)

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous abordons maintenant l'étude des crédits.

Crédit 414—Administration.

Y a-t-il d'autres questions à l'égard du crédit 414, administration?

M. WRATTEN: Monsieur le président, mardi dernier nous avons posé des questions au sujet des 600 employés additionnels. Le ministre ou le sous-ministre pourrait-il nous dire si ce nombre additionnel résulte de ce que le ministère des Transports a assumé des obligations à l'égard d'autres ministères, ou bien s'agit-il d'une augmentation véritable de 600 employés? Je sais que le ministère a assumé la responsabilité de l'entretien de certains aéroports, et le reste n'est-ce pas?

L'hon. GEORG5 HEES (*Ministre des Transports*): C'est juste.

M. WRATTEN: Cette augmentation de 600 employés provient-elle de ce que vous vous êtes chargés des responsabilités d'autres ministères, ou bien s'agit-il simplement d'une augmentation régulière de nouveaux employés?

M. HEES: C'est en partie le résultat d'une de ces causes et en partie le résultat de l'autre. A mon avis, cela découle peut-être des deux causes que vous avez mentionnées. Les responsabilités du ministère des Transports ont augmenté sensiblement. Nous nous sommes également chargés d'une partie du travail du ministère de la Défense nationale à l'égard des aéroports.

M. BALDWIN: Ce sont des chiffres approximatifs, monsieur Wratten, car je me fie à ma mémoire, mais près de la moitié de cette augmentation résulte probablement des services qui nous ont été confiés et que nous exploiterons nous-mêmes. Les trois quarts de cette augmentation, ou un peu plus, résultent probablement des nouveaux services dont nous sommes chargés, y compris ceux que nous devons maintenant exploiter, comme le Labrador et autres choses de cette nature; le reste de l'augmentation, soit un peu moins du quart, représente ce qu'on peut appeler l'accroissement normal des organismes auxiliaires.

M. FISHER: Lors de notre dernière réunion, monsieur Baldwin, vous nous avez, en quelque sorte, indiqué où se trouvaient ces endroits. Ainsi, vous avez dit que vous vous étiez chargés du Labrador. Cela aurait-il eu un effet quelconque sur ladite augmentation?

M. BALDWIN: Il en découlerait approximativement une augmentation de 100 employés, sur le chiffre de 600.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions concernant le crédit de l'administration?

M. FISHER: On a dit que le Labrador était passé au ministère des

Transports et que le gouvernement désirait vivement que ce changement soit effectué; quelle est l'opinion du ministère des Transports à cet égard?

M. HEES: Nous avons été très, très heureux d'obtenir cet excellent navire, car c'est un très bon brise-glaces en hiver. En outre, il continuera de faire en été exactement la même sorte de travail qu'auparavant dans l'Arctique. Nous estimons que nous nous servirons davantage du Labrador, car nous l'utiliserons comme brise-glaces en hiver et, en été, nous l'emploierons de la même façon que la marine le faisait, c'est-à-dire pour patrouiller les régions septentrionales, faire des expériences et le reste.

M. FISHER: Je suppose qu'il y aura une perte, puisque les gens de la marine ne pourront plus acquérir de formation dans le Nord, ou bien a-t-on pris des dispositions à cet égard?

M. HEES: J'imagine que, puisque les gens de la marine ne naviguent plus à bord de ce navire, ils estiment qu'ils ne pourront plus y former les hommes. Cependant, quant à la question de diminuer le nombre des membres de l'équipage, la marine a besoin de 200 hommes vu les opérations de nature différente qu'elle effectue, tandis que nous n'en avons besoin que de 100.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): La question initiale de M. Fisher ne se rapportait peut-être pas au sujet que nous discutons maintenant, mais puisqu'il a parlé du Labrador, ce navire, au cours de ses expéditions dans le Nord en été, transportera-t-il à son bord des marins qui se spécialisent comme investigateurs scientifiques?

M. HEES: Ces services sont à la disposition du Conseil de recherches pour la défense pendant l'été, quand le Labrador navigue dans le Nord.

M. FISHER: Les frais de l'enquête du Baffin seront-ils imputés à votre ministère, sous la rubrique de l'administration?

M. HEES: Le coût immédiat de l'enquête doit être imputé au ministère des Transports, mais non le coût des réparations au navire.

M. FISHER: Oui monsieur.

M. HEES: Cette question relèverait des services de la marine, au crédit 419.

M. FISHER: Pour ce qui est des réparations faites au navire, y a-t-il un crédit particulier qui vise ces dépenses?

M. HEES: En ce qui a trait à la réparation du navire, je dois dire tout simplement qu'il appartient au ministère des Mines et des Relevés techniques. Toutefois, quant à l'enquête proprement dite, c'est le ministère des Transports qui doit assumer les frais.

M. WRATTEN: Monsieur le président, je ne croyais pas que mes quelques remarques de l'autre jour auraient une telle répercussion. Apparemment, il y a beaucoup,—quand je dis "beaucoup", je veux dire un bon nombre,—de fonctionnaires de l'Etat qui s'inquiètent grandement des événements. Je ne sais si c'est le moment approprié pour en parler ou non, mais je me demande si le ministre pourrait s'adresser au Conseil du Trésor et obtenir assez d'argent pour faire faire une enquête dans son ministère par une société de spécialistes compétents,—non pas un

groupe de la Commission du service civil, mais une société de spécialistes qui s'y connaissent dans l'administration des affaires,—en vue de découvrir si nous avons des employés qui ne s'acquittent pas de leur tâche envers le gouvernement. Je serais parfaitement disposé à présenter des excuses si une enquête de cette nature prouvait que j'ai eu tort. Cependant, vu les lettres et les appels téléphoniques que j'ai reçus au cours des deux derniers jours, j'estime que je suis dans la bonne voie. A mon avis, les habitants de notre pays s'inquiètent de cette situation. J'ignore si je commets une infraction au règlement, mais j'aimerais qu'une enquête complète et générale ait lieu dans un ministère du gouvernement afin de nous assurer si cet état de choses existe réellement et, dans le cas de l'affirmative, il conviendrait d'examiner ensuite la situation dans l'ensemble du service civil.

Si, comme M. Bates l'a dit, il pouvait modifier son personnel et épargner ainsi au pays quelque \$2,500,000 tout en conservant un fonctionnement aussi efficace, je crois que la même chose pourrait s'appliquer à d'autres ministères. J'aimerais bien qu'on se livre à une enquête de cette nature.

J'estime que les Canadiens appuieraient une telle enquête. A mon sens, les Canadiens s'attendent que l'administration soit aussi économique que possible.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions au sujet du crédit 414, Messieurs?

Le crédit est approuvé.

Crédit 628. (Budget supplémentaire) Administration—Crédit supplémentaire.....\$98,720

M. HOWARD: Le ministre ou son adjoint pourrait-il nous donner une ventilation générale à l'égard de ce crédit?

M. BALDWIN: Parlez-vous du crédit supplémentaire, monsieur?

M. HOWARD: Je veux parler du crédit supplémentaire 628.

M. BALDWIN: Oui monsieur.

La ventilation se rapporte surtout au personnel.

On nous a reproché de n'avoir pas agi aussi rapidement que nous l'aurions dû à l'égard d'un nombre considérable de terrains que nous voulons acheter pour des fins diverses.

Cette somme d'argent fournira un secours additionnel aux employés de la Division de l'immeuble dans les régions de Moncton et de Montréal et les aidera, nous l'espérons, à poursuivre leur travail un peu plus vite.

On nous a également blâmés de n'avoir pas procédé aussi promptement que nous l'aurions pu dans le règlement de certains comptes relatifs aux achats. Il y a ici une petite somme destinée à fournir un autre commis, classe 3, ainsi qu'une dactylographe à la Section des achats et nous espérons ainsi pouvoir régler quelques-uns de nos comptes un peu plus rapidement.

La légère augmentation qui s'est produite dans la Division du personnel est surtout attribuable au très grand accroissement de la section des Services de l'Air. Nous comptons que cela les aidera à résoudre leurs

problèmes touchant le personnel.

Ce poste comporte une série de choses de la même nature, monsieur. Je crois avoir mentionné les principales questions.

M. HOWARD: Ces affectations sont tous renfermées dans le crédit principal n° 414, concernant l'administration?

M. BALDWIN: Tout cela relève de l'administration, oui.

M. FISHER: Je désire poser une question se rapportant au point soulevé par M. Wratten.

Depuis quand la Commission du service civil a-t-elle institué une enquête sur son administration centrale du point de vue du personnel et de l'efficacité? Y en a-t-il eu une récemment?

M. BALDWIN: Une enquête est faite chaque année par l'intermédiaire du comité spécial des effectifs, dont j'ai parlé à la dernière réunion, monsieur. En outre, nous faisons constamment nous-mêmes ou avec l'aide dudit comité spécial,—il le fait habituellement à notre demande,—ce que nous appelons des inspections spéciales des unités.

Ces inspections spéciales des unités se poursuivent sans cesse. Dès qu'une enquête est terminée, nous demandons qu'on en fasse une autre dans une autre région. Ce sont vraiment des inspections de l'administration, entreprises par la Commission du service civil à l'égard du fonctionnement détaillé d'une unité donnée. Toutefois, ces inspections détaillées ne se font pas chaque année dans chaque unité. Je dirais approximativement que chaque unité est ainsi inspectée à tour de rôle à toutes les périodes de deux à quatre ans.

M. FISHER: Je voudrais poser une question au ministre.

Des membres du parti auquel appartient le ministre ont parlé plusieurs fois, alors qu'ils faisaient partie de l'opposition, d'établir un organisme analogue à la Commission de port des Etats-Unis. A-t-on songé à cette idée? Que pense le ministre de l'effet que pourrait avoir une telle commission sur son ministère? Le ministre s'opposerait-il à l'établissement d'une telle commission en ce moment?

M. HEES: Si le gouvernement décidait d'instituer une telle commission, je ne m'y opposerais pas du tout. Cette question relèverait de la ligne de conduite du gouvernement, non du ministère.

M. HOWARD: Monsieur le président, j'ai une question qui aurait probablement dû être posée à l'égard du crédit principal, et c'est une des raisons pour lesquelles j'avais espéré que nous aurions l'occasion de le faire au sujet d'articles précis, à mesure qu'ils se présenteraient.

Ma question se rapporte aux inspections faites de temps à autre dans les unités. Si j'ai bonne mémoire, des propositions comportant des changements dans l'administration ou la structure sont transmises au ministère à la suite de ces inspections? Je ne suis pas certain que le ministère des Transports soit en cause, mais je crois comprendre que les fonctionnaires administratifs n'ont tenu aucun compte d'un certain nombre de propositions présentées par le groupe qui a procédé à l'enquête et qu'ils n'y ont pas donné suite. Vu cet état de choses, les gens qui font ces inspections se sentent quelque peu frustrés.

Comme je l'ai déjà dit, j'ignore si cette situation existe au ministère des Transports, mais le ministre pourrait-il faire une déclaration à ce sujet?

M. HEES : Cela ne s'applique pas à notre ministère.

M. BALDWIN : Dans notre ministère, nous avons trouvé ces inspections très utiles. Je ne puis affirmer que nous avons accepté toutes les propositions, mais elles nous servent de guide d'une façon très importante.

M. HOWARD : Ces propositions sont généralement acceptées?

M. HEES : Quant à la question de l'efficacité du personnel, je tiens à répéter que les députés pourraient faire oeuvre utile à l'égard des travaux effectués par le ministère des Transports dans leur propre circonscription; quand ils s'aperçoivent que certains travaux ne se font pas d'une façon aussi efficace qu'ils le devraient, ou pourraient être exécutés par un plus petit nombre d'employés, ils pourraient présenter des propositions aux fonctionnaires à Ottawa. Nous étudierions certes très sérieusement des propositions de cette nature.

De fait, presque toutes les recommandations émanant des députés prennent la forme de violentes protestations parce qu'on a diminué les services dans leur circonscription. A vrai dire, les députés désirent toujours voir les services augmenter dans leur circonscription.

Je suis très sincère quand j'affirme que nous recevrons avec plaisir toute proposition que vous pourriez nous présenter et qui aurait comme résultat de donner un travail plus efficace et d'une meilleure qualité. Nous serions heureux d'accueillir toute proposition de cette nature. Si nous constatons qu'il y avait lieu de donner suite à une proposition après l'avoir étudiée, nous prendrons certainement les mesures qui s'imposent.

M. FISHER : Monsieur le président, en ce qui concerne ma propre circonscription, je tiens à dire que j'ai été très satisfait des services qu'y a

rendus, à ma connaissance, le ministère des Transports. A mon sens, ces services sont d'une très grande qualité. Si j'en juge d'après ce que j'ai vu autour des ports de Fort-William et de Port-Arthur, je dois dire que nous recevons le rendement maximum des hommes qui y sont employés.

M. HEES : Merci monsieur.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*) : J'aimerais dire la même chose à l'égard d'Hamilton.

M. HEES : Je suis certain que la même chose s'applique à vous tous. A mon avis, il y aurait lieu de consigner au compte rendu que tous les membres ont prononcé ces paroles.

M. HOWARD : Je me demandais si vous proposiez de réclamer un vote à cet égard.

M. HEES : Je suis sûr que tous seraient d'accord, monsieur Howard.

M. HOWARD : Je voudrais exprimer mes opinions au sujet de la proposition que vient de faire le ministre. Je sais qu'il parlait en toute sincérité, mais j'hésiterais à examiner les détails de l'administration d'un service d'un ministère afin de m'assurer s'il fonctionne d'une façon efficace. Je préférerais que cette enquête soit faite par les gens qui sont actuelle-

ment chargés d'inspecter les unités, ou par un groupe analogue. Cette tâche pourrait être confié à un groupe qui connaît les rouages de l'administration et la conduite des affaires, ou quelque chose de cette nature. Ces gens seraient en mesure d'établir, d'après leur propre appréciation, un rapport entre l'efficacité relative de tout service du ministère et le ministère lui-même. Je ne crois pas que des députés soient capables de procéder à une telle enquête et c'est pourquoi j'hésiterais, pour ma part, à le faire.

M. HEES: Voici ce que je voulais dire, monsieur Howard: si vous avez dans votre circonscription un aéroport, un port, un canal ou une autre entreprise semblable et que, chaque fois que vous visitez cet aéroport, ou que vous vous tenez sur un quai, ou que vous vous trouvez par hasard aux environs desdits entreprises, vous vous aperceviez de beaucoup de gens sont à flâner, ou que certains travaux ne vous paraissent pas efficace, nous vous saurions gré de nous transmettre ces renseignements. Alors, sans avoir examiné nous-mêmes la situation, mais grâce à ces renseignements, nous pourrions étudier très sérieusement cet état de choses.

M. WRATTEN: Nous essayons depuis assez longtemps de vous débarasser d'un aéroport.

M. HEES: J'espère sincèrement que nous pourrions résoudre ce problème.

M. PASCOE: Monsieur le président j'ai reçu bon nombre de lettres de gens de ma circonscription qui se plaignent qu'on est lent à payer les terrains achetés. Si j'ai bien compris, le sous-ministre a dit que l'approbation du crédit 628 aurait pour effet d'accélérer ces paiements?

M. BALDWIN: Ce crédit particulier a trait au personnel dans l'est du Canada. Nous comptons que le prochain budget apportera quelque amélioration dans l'Ouest du Canada.

Là également, le problème a fait l'objet d'une étude très attentive. Nous avons été priés d'aller un peu plus lentement à cet égard.

Le crédit est approuvé.

Crédit 415. Commission d'ingénieurs du Saint-Laurent—Section canadienne\$132,090

M. FISHER: Le ministre pourrait-il nous exposer brièvement l'envergure de cette entreprise?

M. HEES: Avec grand plaisir.

Les gouvernements canadien et américain ont établi la Commission mixte d'ingénieurs afin qu'elle approuve, au nom des deux gouvernements, les plans et devis des centrales électriques dans la voie maritime du Saint-Laurent, concernant la Commission d'énergie hydroélectrique de l'Ontario et la *New York State Power Authority*, et qu'elle s'assure que les travaux sont vraiment effectués conformément aux approbations données.

Bien entendu, ladite Commission avait pour objectif de s'assurer que les travaux de construction relatifs à l'énergie étaient satisfaisants du point de vue technique et se conformaient à l'ensemble des exigences concernant la voie maritime. En d'autres termes, nous avons élaboré un plan à l'égard de la voie maritime, ainsi qu'un plan touchant l'exploitation de l'énergie, et nous désirions nous assurer que la mise en valeur de l'énergie n'entravait pas le plus d'ensemble relatif à la voie maritime.

Cette Commission mixte d'ingénieurs a été instituée et cette tâche leur a été confiée.

M. FISHER: Leur emploi disparaîtra-t-il?

M. HEES: Leur emploi disparaîtra dès que les travaux seront achevés. Ladite Commission disparaîtra l'an prochain.

Le crédit est approuvé.

Crédit 512. Prêts à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, de la manière et aux conditions que pourra approuver le gouverneur en conseil\$128,000,000

M. CAMPBELL (*Stormont*): Monsieur le président, j'aimerais poser une question à l'égard du crédit précédent, soit la Commission mixte d'ingénieurs du Saint-Laurent—Section canadienne.

Et ce qui concerne le travail supplémentaire qu'il a fallu accomplir au pont de Cornwall en vue de se conformer aux prescriptions des ingénieurs de l'armée américaine, je me demande si ce défaut a été découvert par ladite commission d'ingénieurs, ou bien si celle-ci avait un rapport quelconque avec cet état de choses. Quelle serait la responsabilité de ladite commission à cet égard? Ces gens agissaient-ils en qualité d'inspecteurs? S'ils exerçaient de telles fonctions, peut-être auraient-ils dû découvrir plus tôt ce défaut de construction.

M. HEES: Je regrette vivement, mais je n'ai pu saisir ce que vous avez dit, monsieur Campbell.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Je parlais du travail supplémentaire qu'il a fallu accomplir au pont de Cornwall, pour que les fondations soient conformes aux exigences des ingénieurs de l'armée américaine. Apparemment, on a dû effectuer beaucoup de travaux additionnels et faire de fortes dépenses afin de se conformer aux devis des ingénieurs de l'armée américaine.

Je me demande si ladite commission d'ingénieurs exerçait des fonctions d'inspection et, dans le cas de l'affirmative, pourquoi elle n'a pas découvert plus tôt ces défauts, ce qui aurait peut-être épargné la nécessité de ces travaux supplémentaires onéreux. Cette responsabilité incombe-t-elle à votre ministère?

M. HEES: Je puis vous répondre quant à la nature de ce défaut. Ce défaut ne concernait pas les plans. Il s'est produit en raison de la façon dont on a placé le béton.

Cette façon de placer le béton à l'intérieur des caissons est une nouvelle méthode. Dans ce cas particulier, elle n'a pas eu de très bons résultats lors de la première tentative. Nous avons retenu les services de la meilleure société d'ingénieurs conseils civils que nous avons pu trouver, en vue de découvrir qui était à blâmer, ou nos propres inspecteurs ou les gens qui avaient posé le béton. Ladite société n'a pu déterminer exactement à qui il fallait imputer la faute. En définitive, c'était un de ces cas indéterminés où le blâme pouvait être attribué d'un côté ou de l'autre. C'était vraiment un incident malheureux.

L'air a pénétré dans le béton, ce qui ne pouvait pas être découvert avant que le béton soit posé et que les piliers soient vérifiés.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Une autre question. Si l'origine de la

faute ou de l'erreur ne peut être découverte et si la responsabilité relative à cette erreur ne peut être attribués, alors les entrepreneurs ne sont probablement pas tenus d'en assumer la responsabilité?

M. HEES: C'est juste. Je vous assure que nous avons fait tout notre possible. Nous avons embauché cette société indépendante d'ingénieurs afin de déterminer qui était à blâmer, mais il a été impossible d'y arriver.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à l'gard du crédit 512?

M. FISHER: Le ministre a-t-il constaté que les législateurs américains tentent de libérer de toutes relations avec un ministère l'organisme américain équivalant à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent? Je me demandais si cela pourrait avoir un effet quelconque sur l'organisme canadien?

M. HEES: Oui. Le sous-ministre m'apprend que, d'après la nouvelle qu'il a lue, l'organisme en question passait du ministère du Commerce à celui de la Défense. Nous ne savons rien de plus.

M. CHOWN: Sur les 100 millions de dollars autorisés dans le budget de 1957-1958...

M. HEES: Ne voulez-vous pas vous rapprocher un peu, pour que nous vous entendions mieux?

M. CHOWN: Je dois assister à la réunion d'un autre comité, monsieur le président; c'est pourquoi j'avais pris un siège tout près de la porte.

Sur les 100 millions de dollars que comporte le crédit 512, combien a-t-on réellement dépensé?

Le PRÉSIDENT: C'est le chiffre relatif au budget de 1957-1958?

M. CHOWN: Oui.

M. HEES: A cet égard, \$98,624,484 ont été affectés à la construction et à des entreprises connexes, tandis que \$4,694,000 ont été dépensés pour la construction d'installation et de matériel. Le chiffre a légèrement dépassé les 100 millions de dollars.

M. CHOWN: Vous avez dépensé plus que les 100 millions?

M. HEES: Oui monsieur.

M. CHOWN: A ce sujet, monsieur le président je propose qu'il pourrait être utile que le sous-ministre nous indique les sommes qui ont été affectées à ces dépenses importantes, pour des fins de comparaison. Peut-être pourrait-il nous fournir ces renseignements sur des feuilles polycopiées. Je sais qu'ils sont indiqués sous la rubrique des comptes publics, mais cela manque un peu de réalité quand on peut établir la comparaison. Le comité de direction pourrait-il y songer?

M. HEES: Nous avons tous les détails ici. Si vous avez quelque question à poser, n'hésitez pas.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous une question, monsieur Chown?

M. HEES: Si vous voulez étudier les chiffres plus tard, nous les avons tous dans ce livre que voici et nous serons heureux de vous permettre, à vous ou à tout autre membre du Comité, d'examiner ces détails n'importe quand.

M. CAMPBELL (*Stormont*) : J'ai une question à poser sur le financement de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Je devrais peut-être être au courant. Tous les fonds et crédits destinés à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent passent-ils par le ministère des Transports et sont-ils renfermés dans ce budget, ou bien passent-ils directement du Trésor à l'Administration de la voie maritime?

M. BALDWIN : Ils font partie du budget imprimé sous cette rubrique des prêts et ils sont inclus dans le budget du ministère, dans un poste distinct, sous la rubrique "voie maritime".

M. CAMPBELL : Je suppose que c'est analogue à Radio-Canada qui, de la même façon, relève du ministère du Revenu national.

M. FISHER : Le coût projeté de ces entreprises importantes est habituellement plus bas que les dépenses qui s'accumulent au fur et à mesure que les travaux avancent. En a-t-il été ainsi à l'égard de la voie maritime du Saint-Laurent?

M. HEES : Dans bien des cas, oui. Un certain nombre des estimations initiales avaient été fixées il y a quelque temps, et le coût de la main-d'œuvre ainsi que d'autres frais ont augmenté. En outre, dans certains cas il s'est présenté des difficultés qui ont exigé des dispositions légèrement différentes de celles qui avaient été envisagées. Quand il y a des changements ou des augmentations, l'Administration de la voie maritime me les soumet tout d'abord, puis je transmets la recommandation au Conseil du Trésor, qui les approuve.

M. FISHER : En suivant les progrès de l'entreprise dans les journaux, on en conclut que la plus forte pression s'est exercé sur la Commission hydroélectrique de l'Ontario, à l'égard des changements d'équipements. Cet état de choses a-t-il eu un effet quelconque sur le ministère?

M. HEES : J'ignore si cela a réellement eu quelque effet.

M. CAMPBELL (*Stormont*) : Quant à cette question de prêts, ce serait en plus des crédits du Trésor destinés à l'Administration de la voie maritime, n'est-ce pas?

M. HEES : Non. Les crédits sont prêtés par le gouvernement du Canada à l'Administration de la voie maritime. Toutes les sommes affectées à la voie maritime sont prêtées à cette dernière et seront remboursées au cours des cinquante prochaines années, grâce aux droits de péage.

M. CAMPBELL (*Stormont*) : Sauf erreur, le crédit que voici est en plus du crédit ordinaire?

M. HEES : Non monsieur.

Le PRÉSIDENT : Il est classé dans les prêts et placements, crédit 512.

M. WRATTEN : C'est le prêt annuel régulier consenti à la voie maritime du Saint-Laurent?

M. HEES : Oui. Chaque année, l'Administration de la voie maritime fixe, comme tout autre ministère, le chiffre estimatif des sommes dont elle aura besoin au cours des douze prochains mois.

M. WRATTEN : C'est l'argent qui lui servira aux travaux de l'an prochain?

M. HEES: Oui monsieur.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Le ministre des Finances émettrait probablement des obligations au montant de 100 millions de dollars, pour tenir compte de l'argent prêté à la voie maritime au cours d'une longue période?

M. HEES: Le ministère des Finances obtient son argent de diverses façons.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Quand il s'agit d'un placement à long terme comme celui-ci, l'argent est probablement remboursé au moyen de prêts.

M. HEES: Nous ne nous préoccupons pas de la façon dont ils l'obtiennent, pourvu que nous ayons l'argent dont nous avons besoin.

Le crédit est approuvé.

Crédit 416. Services des canaux—Administration\$162,855.

M. FISHER: Est-ce vrai, monsieur le président, que les autorités américaines au Sault refusent aux navires étrangers l'accès de leurs canaux et que ces derniers doivent passer par le canal canadien?

M. R. J. BURNSIDE (*Directeur des Services des canaux, ministère des Transports*): En vertu d'une entente conclue avec les Américains, ceux-ci ne laissent pas passer les navires transportant des voyageurs ni les bâtiments étrangers. Ces navires passent par notre côté du canal, car nous ne serons pas en mesure, à l'avenir d'accepter les paquebots océaniques.

M. FISHER: N'est-ce pas pour des motifs de sécurité?

M. BURNSIDE: Je voulais dire pour des motifs de sécurité et de sûreté. Leurs écluses sont plus grandes et plus profondes que les nôtres et, de fait, le volume de navigation y est plus important,—les cargos. Étant donné que nous ne pouvons raisonnablement leur refuser le passage et que, en vérité, nous ne désirons aucunement leur refuser, nous leur permettons de passer par le côté canadien des écluses.

M. FISHER: Cela soulève des problèmes pour l'avenir et, à cet égard, j'ai reçu une lettre du ministre en ce qui concerne les dernières mesures prises au sujet des bâtiments hauturiers qui naviguent à destination du lac Supérieur. Si je comprends bien, le canal canadien ne sera pas en mesure, à l'évenir, de donner accès aux paquebots océaniques qui voudraient se diriger vers le lac Supérieur. Est-ce exact?

M. BURNSIDE: C'est juste. Cela entraînerait la construction d'une nouvelle écluse du côté canadien.

M. FISHER: Quelles discussions ont eu lieu avec les autorités américaines? D'après les paroles de M. Burnside, monsieur le président, il semble que l'avenir nous réserve un embouteillage, qui nous empêcherait de retirer tous les avantages possibles dans le lac Supérieur. Quelles mesures ont été prises afin de s'assurer que les navires étrangers utilisent les grands canaux aux États-Unis quand le dragage qui doit avoir lieu plus bas dans le réseau des lacs aura ouvert le passage?

M. BURNSIDE: Cette question se relie à la situation qui existe en ce moment à l'égard des bateaux qui transportent du pétrole ou de l'essence.

Lorsqu'un bateau transportant de l'essence est trop gros pour passer par nos écluses, il est autorisé à passer du côté américain, bien qu'un gros bâtiment comporte plus de danger qu'un plus petit. Quoi qu'il en soit, ils ne refusent pas l'accès à un navire. C'est probablement une question de commodité de les accepter avec plaisir si nous le pouvons, car le risque n'est pas aussi grand s'il survenait quelque désastre. Autant que je sache, il en sera de même lorsque la voie maritime sera ouverte à la navigation et certains bâtiments étrangers sont trop gros pour que nous puissions nous en charger.

M. FISHER: Le ministère juge-t-il cet état de choses satisfaisant en ce moment?

M. BURNSIDE: Pour notre part, oui. Nous estimons que nous n'en souffrons pas. Le risque est très léger. Le risque n'est certes pas aussi grand que lorsqu'on leur permet de passer dans le canal Welland.

M. FISHER: Comment expliquez-vous que les Américains envisagent la sécurité d'une façon légèrement différente de celle des autorités canadiennes?

M. BURNSIDE: Il m'est assez difficile de répondre à cette question.

M. WRATTEN: Y a-t-il des droits de péage dans le canal du Sault?

M. HEES: Oui monsieur.

M. WRATTEN: Si nos gros navires sont autorisés à passer dans le canal américain, le marché est réciproque et nous n'en subissons aucune perte?

M. HEES: Non, monsieur.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Est-ce vrai que les Américains sont en train de faire le relevé d'un chenal entre le lac Ontario et le lac Erié, en vue d'un canal qui serait quelque peu analogue au canal Welland?

M. HEES: Je n'en ai pas entendu parler. Les journaux ont fait des conjectures à ce sujet, mais nous n'avons rien appris qui soit de nature officielle.

M. FISHER: Pour revenir à la question de Sault-Sainte-Marie, quand ces gros navires étrangers passent par le canal américain, sont-ils tenus d'avoir des pilotes à bord?

M. BURNSIDE: Pas en ce moment.

M. FISHER: En d'autres termes, les Américains laissent passer ces bâtiments sans pilote?

M. BURNSIDE: Autant que je sache, oui.

M. CHOWN: Quelle est la profondeur du réseau de canaux de la voie maritime du Saint-Laurent et quelles restrictions, en raison de la profondeur, frappent la capacité de chargement et les dimensions des navires, ainsi que leur tirant d'eau, lorsqu'ils passent par le réseau?

M. HEES: On est à aménager tout ce réseau de la voie maritime du Saint-Laurent en vue d'un tirant d'eau de 27 pieds; du moins, les canaux auront une profondeur de 27 pieds et seuls pourront y naviguer, m'apprend-on, les navires d'un tirant d'eau d'au plus 25 ou 25½ pieds.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Pourquoi a-t-il été nécessaire, dans la construction de la voie maritime, de fermer le canal qui existait à Cornwall? Sauf erreur, on se proposait de conserver le canal de Cornwall et je pense que certaines entreprises auraient voulu garder les mêmes possibilités de passage gratuit dont elles jouissaient dans cette région depuis plus d'une centaine d'années. Y aurait-il des difficultés insurmontables de génie qui empêcheraient de conserver le plein usage du canal de Cornwall de concert avec l'exploitation de l'énergie et de la voie maritime? Sinon, pourquoi ne l'a-t-on pas fait?

M. HEES: J'ai ici quelque chose qui répondrait peut-être à votre question: "Une portion du canal de Cornwall comprenant les écluses 15 à 19 continuera d'être ouverte à la navigation de 14 pieds, afin de permettre aux navires de desservir la région de Cornwall."
pas conserver tout le canal? Était-ce impossible du point de vue du

M. CAMPBELL (*Stormont*): Précisément; mais pourquoi n'a-t-on pas conservé tout le canal? Était-ce impossible du point de vue de génie? Vous avez là une installation qui fournit un service. Elle continuerait de le fournir. Était-il absolument nécessaire de le fermer aux fins du génie?

M. HEES: C'est surtout une question de prix.

M. BURNSIDE: Je pense que le coût serait excessif quant à la navigation de quatorze pieds à cet endroit. De nouveaux services sont fournis d'une façon légèrement différente. Les navires pourront se déplacer aussi librement et plus facilement qu'auparavant. Ils peuvent encore pénétrer dans la région de Cornwall et la desservir. La digue se trouve en amont de Cornwall; par conséquent, les navires peuvent monter jusque là et continueront de le faire aussi longtemps qu'on peut le prévoir.

M. CAMPBELL: Je ne sais si c'est le moment de poser cette question, mais quelqu'un voudrait-il commenter l'article qui a paru dans le *Journal* d'hier soir? O y disait que, en vertu de la Loi sur l'aménagement de l'énergie des rapides internationaux et, de toute évidence, selon le projet initial de ceux qui avaient élaboré les plans, le canal existant de quatorze pieds y serait maintenu et qu'il ne constituerait pas uniquement un moyen d'accès à la région industrielle de Cornwall.

M. BURNSIDE: La navigation de quatorze pieds y est maintenue et les navires seront dirigés vers la nouvelle écluse du côté américain,— les deux nouvelles écluses,— et ils passeront librement. De fait, on a dû élaborer une quantité appréciable de plans en vue de ces préparatifs visant à permettre le passage aux navires.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Ce service est maintenu seulement dans le sens que le plus grand récipient peut contenir le plus petit. Si les navires d'un tirant d'eau de 27 pieds peuvent passer par les deux écluses américaines, évidemment les bateaux d'un tirant de 14 pieds le peuvent aussi. De ce point de vue, la navigation de 14 pieds est conservée. Mais vous pouvez dire également que le chenal de 14 pieds a été remplacé par un passage plus grand du côté américain. Ce n'est pas ce qu'on avait envisagé tout d'abord d'après l'article et d'après une lecture rapide de la loi pertinente. Suivant l'interprétation qu'on pourrait donner au texte de la mesure, le projet initial visait à conserver l'installation existante dans la région du canal de Cornwall, en d'autres termes, la navigation directe; il y

aurait donc deux réseaux parallèles, l'un pour les bateaux d'un tirant d'eau de moins de 14 pieds et, d'autre part, la voie maritime d'eau profonde, du côté des États-Unis où, il va sans dire, des droits de péage seraient exigés. Bien entendu, c'est une question de péage.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous, s'il vous plaît, parler un peu plus lentement?

M. HEES: Si nous avons continué le canal de 14 pieds dont vous parlez, le coût en aurait été si élevé qu'il aurait été logique d'aménager tout le chenal régulier du côté canadien et d'en faire une voie maritime complètement canadienne.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Bien entendu, j'espère que c'est ce qu'on fera dans un avenir rapproché.

J'ai une autre question qui n'est peut-être pas très juste. La fermeture du canal existant de 14 pieds à Cornwall sera-t-elle susceptible d'accélérer ou de retarder la construction éventuelle d'un canal complètement canadien? Cela donne lieu à des conjectures.

M. HEES: C'est une question à l'égard de laquelle je n'aimerais pas faire des conjectures.

M. FISHER: Le ministère et le gouvernement ont dû faire face à bien des difficultés en ce qui concerne l'entretien de l'ancien canal Wellan et des représentants des endroits en cause ont fait des démarches pour se plaindre qu'il constitue un danger à la vie et qu'il présente toutes sortes de risques. Aurons-nous un autre problème semblable lorsque ces autres canaux seront fermés?

M. BURNSIDE: Ils seront tous submergés; ils seront recouverts par l'inondation.

M. CHOWN: J'ai entendu dire que si la voie maritime du Saint-Laurent avait été creusée à une profondeur additionnelle de trois pieds, c'est-à-dire trente pieds en tout, elle aurait pu donner accès à un nombre beaucoup plus élevé de navires. Etant donné que je ne connais pas grand chose des navires, le témoin pourrait-il nous dire combien de bâtiments ne pourront pas y naviguer et peut-être aussi nous donner une idée du tirant d'eau des bateaux qui dépassent vingt-sept pieds?

M. HEES: Je pense que le seul homme qui pourrait probablement répondre à cette question n'est pas ici aujourd'hui; il s'agit de M. Chevrier, qui était alors ministre des Transports. Toutes ces décisions ont été prises il y a une dizaine d'années. Ni M. Burnside, ni M. Baldwin ni moi-même ne sommes au courant des opinions ou des discussions sur lesquelles on s'est alors fondé. Je crains de ne pas connaître le raisonnement qui a alors porté le gouvernement à décider de fixer la profondeur à 27 pieds, au lieu de 26, 28 ou 30 pieds. La décision a été prise à cette époque, les plans ont été tracés et la voie maritime a été construite.

M. CHOWN: Pourriez-vous me dire jusqu'où peut aller le tirant d'eau des gros navires? Atteint-il 40 pieds?

M. HEES: Il peut atteindre 40 pieds ou plus. On me dit que, de nos jours, les gros pétroliers peuvent dépasser 40 pieds de beaucoup. Il faut prendre un parti quelconque et l'on a décidé de fixer la profondeur à 27 pieds.

M. CHOWN: Pourriez-vous nous indiquer le tonnage à l'égard de ce chiffre de 27 pieds?

M. HEES: Non. C'est impossible, car il existe une grande différence entre le tonnage d'un bâtiment construit pour naviguer dans les lacs et canaux et celui d'un navire de haute mer. Je dirais que la capacité de chargement est à peu près deux fois plus grande à bord d'un vaisseau qui n'est pas affecté à la navigation en pleine mer, car les côtes descendent presque tout droit et le fond plat. Les plans en sont établis ainsi. On m'apprend qu'ils se démembreraient très rapidement s'ils s'aventuraient en haute mer. C'est pourquoi il y aura encore beaucoup de transbordement à Montréal ainsi que dans d'autres villes, car ce sera plus avantageux pour les intéressés d'expédier ou de faire venir les céréales à bord de navires qui ne sont pas destinés à la haute mer, mais qui sont construits uniquement pour naviguer sur les canaux et les grands lacs.

Pour répondre à votre question, je dirais qu'il est impossible d'établir un rapport entre le tonnage et la profondeur d'un navire.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Étant donné que je suis originaire d'une partie du pays où bon nombre de ces navires sont construits, je dirais que la profondeur du canal est déterminée par la structure du bâtiment. On tient compte des principales cargaisons qui passeront par le canal, puis on établit le rapport avec les dimensions des navires du point de vue économique, ainsi que le tirant d'eau, et l'on fixe le meilleur chiffre, soit 27 pieds.

Le PRÉSIDENT: Un instant, monsieur Smith. Quant vous vous retournez, le sténographe ne peut saisir vos paroles.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Le tirant d'eau d'un navire ne dépend pas nécessairement du tonnage, car certains vaisseaux ont des fonds très plats et certains autres sont très hauts. La profondeur d'un canal dépend surtout du genre de cargaison que les navires doivent transporter.

Pendant tout ce temps-là, nos propres spécialistes ont beaucoup discuté la question. On a ensuite décidé qu'une profondeur de 27 pieds serait la plus économique, compte tenu des navires qui se serviraient des canaux.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Smith.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Je me rends pleinement compte des défauts de ce canal à eaux profondes.

La responsabilité en incombe à l'administration précédente et surtout aux anciens ministres des Transports et chefs de l'Administration de la voie maritime. Néanmoins, il nous reste à retirer les marrons du feu, si possible et à sauver ce que nous pouvons du,—je serais tout à fait mal venu de dire fiasco. Toutefois, il nous incombe maintenant de tirer le meilleur parti possible de ce que nous avons.

A ma question précédente on a répondu que la seule raison pour laquelle nous ne pouvions maintenir deux réseaux parallèles de canaux,—le canal canadien de 14 pieds avec une écluse américaine de 27 pieds, à l'égard de laquelle seraient exigés des droits de péage quelconques,—était la dépense additionnelle.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Campbell, voulez-vous, s'il vous plaît, parler un peu plus lentement afin que le sténographe puisse saisir vos paroles?

M. CAMPBELL (*Stormont*) : On a dit que c'était irréalisable, en raison des dépenses supplémentaires que cela entraînerait.

Je crois savoir que dans le chenal actuel de 14 pieds,—en d'autres termes, l'ancien canal de Cornwall,—il y a seulement deux ou trois écluses qui seront fermées pour le moment.

A mon avis, les frais d'exploitation de deux ou trois petites écluses et les dépenses qu'entraînerait l'emploi d'un certain nombre d'hommes affectés à leur entretien seraient négligeables par rapport au coût de toute l'entreprise. Le coût constitue-t-il une raison suffisante? Je veux dire que s'il n'existe pas d'obstacles insurmontables du point de vue du génie qui empêchent de maintenir l'ancien canal de Cornwall, le coût relativement négligeable ne constituerait certes pas un motif suffisant pour le fermer, même s'il s'agissait seulement d'un chenal d'une profondeur de 14 pieds destiné au transport à caissage local, si vous voulez.

M. BURNSIDE: Le plan de la voie maritime prévoyait un chenal du côté canadien aussi bien que du côté américain. Je ne crois pas qu'aucun des projets n'envisageait le maintien du chenal de 14 pieds dans son état actuel.

Afin de permettre la réalisation des futurs plans, il faut inonder ces deux écluses au-dessus de la digue de la voie maritime. Autant que je sache, il n'a jamais été possible de les conserver comme unités de 14 pieds. Tant qu'ils continueront d'exister, les navires de 14 pieds pourront utiliser les nouvelles installations de dimensions plus grandes, comme on le fait en ce moment dans le canal Welland.

Ce serait peu économique et très onéreux d'essayer de conserver ces chenaux de 14 pieds qui se trouvent du côté canadien. Ils seront submergés.

M. CAMPBELL (*Stormont*) : Pourriez-vous établir une comparaison entre le coût du nouveau chenal et les frais additionnels qui résulteraient du maintien du chenal intérieur de 14 pieds?

M. BURNSIDE: Non, je crains de ne pouvoir le faire.

M. FISHER: Ma question s'adresse au ministre et se rapporte à ce qui constituait vraiment une interprétation d'ordre économique quant au transbordement qui se poursuivra, dans une certaine mesure. D'après ses paroles, il me semble que les bateaux des lacs conserveront ainsi un certain avantage pour ce qui est de la concurrence. Si nous acceptons cet argument, pourquoi la *Dominion marine association* ainsi que d'autres compagnies de navigation des lacs désirent-elles si vivement qu'on exige des vaisseaux étrangers des droits de péage portant inégalité de traitements, si ce n'est qu'elles craignent ne pouvoir rivaliser? A mon sens, elles ont manifesté leur inquiétude lorsqu'elles ont fait des démarches auprès de la Commission royale sur le cabotage en vue de réclamer une forme quelconque de protection.

M. HEES: De quels droits à traitements inégaux voulez-vous parler?

M. FISHER: Je parle des droits de péage portant inégalité de traitements qui frapperaient les navires étrangers. C'est-à-dire qu'à leur avis un droit supplémentaire devrait être exigé des navires étrangers.

M. HEES: Je ne suis pas en mesure d'expliquer les opinions de la *Dominion Marine Association*, monsieur Fisher. J'éprouve assez de diffi-

cultés à tenter d'expliquer les questions qui relèvent de ma propre autorité.

M. FISHER: Je désirais simplement consigner au compte rendu l'avis du ministère des Transports à l'égard d'une protection de cette nature.

M. HEES: A mon sens, je ne devrais pas être tenu de commenter les opinions de la *Dominion Marine Association*, ou toute autre chose qui puisse toucher cet organisme.

M. FISHER: Il me semble, monsieur le président, que, dans ce cas particulier, le ministre nous a donné une interprétation de l'avenir en se fondant sur la conviction que les compagnies de navigation des lacs pourront fort bien réussir à se maintenir et qu'il y aura beaucoup de transbordement. Je voulais simplement signaler que les craintes exprimées par les sociétés de navigation intérieure sembleraient indiquer qu'elles n'acceptent pas ce raisonnement.

M. HEES: Elles ont bien le droit de ne pas l'accepter. J'ai exposé la situation comme je la comprends et ainsi que me l'ont expliquée des directeurs de compagnies de navigation.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Pour exprimer la question autrement, les navires étrangers ont-ils l'avantage sur les bâtiments existants qui naviguent sur les canaux, à l'intérieur du pays?

M. HEES: Non, monsieur.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Ils détiennent évidemment l'avantage d'un barème de salaires moins élevés?

M. HEES: C'est exact.

M. CAMPBELL (*Stormont*): C'est l'unique avantage?

M. HEES: Oui, je le crois.

Je pourrais peut-être fournir plus de détails à cet égard. Tout navire qui viendrait au Canada et passerait par nos canaux serait réellement moins favorisé que les bateaux des lacs qui peuvent transporter une plus grosse cargaison chaque fois qu'ils franchissent les écluses.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Il va sans dire que les navires qui viendraient au Canada auraient déjà une cargaison. Ils ne feraient pas un voyage spécial en vue du commerce local?

M. HEES: Non, monsieur.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur le président, je pense que les navires canadiens jouissent d'un avantage. Les cargos de transport à caissage qui sont construits au Canada sont équipés mécaniquement pour charger les marchandises plus rapidement et pour manier les cargaisons canadiennes.

Il en va de même des vaisseaux qui transportent du minerai, ou de nos navires qui transportent à la fois du blé et du minerai. Ils sont destinés à recevoir la plus grosse cargaison possible au Canada et, pour ce motif, ils ont un avantage sensible sur les navires étrangers qui sont habituellement de l'autre modèle.

M. RYNARD: Monsieur le président, je voudrais poser deux questions. Voici la première: pourrait-on faire une enquête, par l'intermédiaire du

ministère, en vue de savoir quelles villes seront atteintes le long de la voie maritime par suite du fait que nous accueillerons des océaniques aussi bien que des navires des lacs; en outre, les océaniques produiront-ils un effet quelconque et les vaisseaux des lacs également? Cette question m'intéresse tout particulièrement.

Nous possédons des élévateurs et le reste, et je me demande si le ministère pourrait entreprendre une enquête afin de savoir l'effet qui se produira sur les villes qui se trouvent le long de la voie maritime. Je comprends parfaitement que vous n'avez pas les réponses à ces questions pour le moment. Je ne pouvais m'y attendre.

Cependant, je me demandais si l'on pourrait procéder à une enquête de cette nature, afin que chaque ville sache à quoi s'attendre et soit en mesure d'élaborer des plans pour l'avenir.

Ma seconde question a trait au canal de la vallée Trent qui a été commencé en 1826, ainsi qu'à la voie navigable qui était censée être achevée.

Cette voie navigable a été entreprise en vertu d'un projet impérial et elle aurait dû être terminée depuis des années. Tous les ministres des Transports et du Commerce ont étudié chacun à leur tour la question de cette voie navigable et l'ont approuvée. Lesdits ministres, de concert avec les meilleurs ingénieurs de l'époque en ont exprimé les possibilités.

En 1916, par suite d'une crise résultant de la guerre, on a construit des barrages et installé des services d'énergie hydraulique. On y a aménagé une cale de halage qui était censée être temporaire. Toutefois, depuis cette date le canal a été complètement négligé. Il a été tout à fait oublié et négligé pendant 22 ans, au cours de l'administration libérale.

Nous croyons qu'il existe des douzaines de raisons pour donner suite à un plan de cette nature. Un des motifs les plus importants, c'est que Champlain, le fondateur de notre pays, a été le premier à naviguer sur ce cours d'eau. A mon avis, nous pouvons tous le considérer avec fierté, car c'est lui qui est venu sur ces terres, les premières terres agricoles du Canada, et c'est également lui qui s'est mêlé à ces Indiens et qui voulait en faire un peuple égal au nôtre. C'est un point de vue important, surtout quand on songe que, vers la même époque, les Espagnols colonisaient le Mexique et y massacraient les Indiens.

Je crois que nous possédons un réel caractère distinctif national, de l'Atlantique au Pacifique, puisque Français, Anglais, Irlandais et Ecossais forment un seul groupe génétique. Nous avons un important trait commun car il s'agit de la plus grande et de la plus longue voie navigable au monde.

Messieurs, je vous supplie de terminer cette grande voie navigable qui a été commencée en 1826, mais qui a été oubliée au cours des années.

Le PRÉSIDENT: Vous parlez de l'écluse aux rapides Swift?

M. RYNARD: Je veux parler de l'écluse aux rapides Swift, oui.

Le PRÉSIDENT: Et vous parlez de la rivière Severn.

M. RYNARD: C'est juste.

M. BALDWIN: Quant à la première question, monsieur Rynard, le

genre d'enquête générale dont vous parlez est un peu difficile à envisager pour se qui est de l'organisation. Toutefois, nous essayons d'accomplir à peu près la même chose en ce moment, de concert avec le ministère des Travaux publics, grâce à une équipe mobile mixte composée d'ingénieurs aussi bien que de conseillers économiques des deux ministères. Cette équipe a rendu visite à bon nombre des ports en cause dans le réseau des Grands lacs, à la demande des autorités municipales locales.

Nous avons discuté la question avec les autorités locales. Ladite équipe signale au ministère des Travaux publics ce que l'avenir réserve ou réservera, à son avis, à l'endroit d'une région particulière. De fait, c'est là le travail de cette équipe.

Quant à la seconde question touchant le canal de la vallée Trent, dont nous sommes très fiers vu qu'il s'agit d'une des plus importantes voies navigables de l'Amérique du Nord, du point de vue historique et touristique, nous désirons vivement y améliorer les installations et nous faisons notre possible à cette fin.

Pour ce qui est de la question de savoir s'il y aurait lieu de remplacer dès maintenant par de nouveaux canaux les cales de halage comme très anciennes ou de les remplacer provisoirement par une cale de halage nouvelle, meilleure et plus grosse jusqu'à ce que l'importance du trafic motive la construction d'un canal, c'est purement une question d'argent.

Jusqu'ici, les discussions que nous avons eues avec le Conseil du Trésor indiquent qu'il y aurait probablement lieu d'aménager une cale de halage de meilleure qualité et de plus fortes dimensions, puisque celle qui existe actuellement est plutôt médiocre.

Nous envisageons ce projet et si le trafic-marchandises augmentait sur cette voie, nous pourrions alors étudier de nouveau la question des canaux.

M. RYNARD: Monsieur le président, je suis très heureux d'entendre le sous-ministre faire cette affirmation. Je tiens cependant à lui rappeler qu'il ne se rend pas très souvent dans cette direction, mais je puis lui assurer que j'ai parcouru cette route dimanche dernier et que le nombre de bateaux qui y passent est énorme.

Pendant une seule journée l'an dernier, plus de navires y sont passés qu'au cours de toute la saison de 1939. En 1957, le nombre de bateaux était deux fois plus grand qu'en 1955.

Je suis certain, monsieur Baldwin, que si vous y aménagez une autre cale de halage vous ne réussissez pas à répondre aux besoins du trafic, ni à tenir compte des dimensions des bateaux qui devront y passer. Vous partagez sûrement mes sentiments, du point de vue national et je vous en sais gré, mais j'aimerais que vous examiniez cette situation avec soin.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Rynard.

Je me permets de mentionner que j'ai été, pendant six ans, président de l'Association d'exploitation de la voie navigable de Trent. Cet organisme représentait toutes les villes qui se trouvent le long du canal, sur une distance de 250 milles.

M. RYNARD: J'aurais dû le mentionner, monsieur le président.

M. CAMPBELL (*Stormont*): A propos de la première question posée par M. Rynard, je me permets d'ajouter que, à peu près tous les quatre ou cinq ans, la ville et les autorités municipales de Cornwall ont fait des démarches auprès de l'administration précédente et des anciens ministres des Transports, afin de faire faire une étude économique cohérente des possibilités qu'offre le port de Cornwall.

Je suis heureux de dire que, sous la présente administration,—tout récemment de fait, il y a environ deux semaines,—nous avons eu une inspection complète et détaillée des perspectives d'avenir du port de Cornwall. Il y a eu,—comment dirais-je,—des spécialistes très compétents qui s'y sont rendus. Ils y ont passé deux jours afin d'étudier toute la situation en détail et afin d'interroger tous ceux qui désiraient ...

M. HEES: Pourriez-vous ralentir, monsieur Campbell? Nous ne voulons pas que le sténographe perde aucune de ces "perles", car il éprouve de la difficulté à consigner tout ce que vous dites. Je ne voudrais pas qu'il en manque une.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Je suis certain qu'il en résultera un énorme avantage pour les plans réalistes élaborés dans cette région, car on y a donné libre cours à bien des idées optimistes, tout comme à d'autres endroits situés sur la voie maritime, sans doute.

Bien entendu, cette étude détaillée sera précieuse du point de vue local en autant que le rapport sera mis à la disposition des autorités de l'endroit. Si je ne m'abuse, le rapport n'est pas encore terminé. J'espère bien qu'au moins la partie pertinente dudit rapport sera portée à la connaissance des autorités locales car, j'en suis sûr, ce leur sera d'une très grande utilité quant aux plans réalistes qu'ils doivent tracer pour l'avenir.

M. FISHER: En ce qui concerne la question posée par M. Rynard, j'ai découvert que, l'an dernier, les gens qui ont fait le plus grand nombre de relevés étaient des géographes de l'Université de Chicago. De fait, le gouvernement du Manitoba a retenu les services de l'un d'eux en vue d'étudier l'exploitation potentielle de la région.

Les seuls relevés publics effectués au Canada, qui aient fait l'objet de quelque publicité, étaient ceux d'un géographe de l'Université de *Western Ontario*.

Il me semble que les Américains, surtout dans les ports de Milwaukee et de Chicago, ont fait de meilleures études des possibilités de la voie maritime du Saint-Laurent et de l'effet qui atteindra les diverses villes. Je crains que les études canadiennes n'aient pas beaucoup tenu compte d'endroits aussi peu importants que Cornwall, et je place Cornwall dans la même catégorie que Port-Arthur et Fort-William quand je le compare avec Milwaukee et Chicago.

Je me demandais si nous pouvions espérer qu'on fasse à cet égard une étude d'ordre plus général et plus étendu, comme celles qui ont été entreprises aux Etats-Unis.

M. HEES: Comme l'a dit le sous-ministre, nous avons fait de nombreux relevés dans diverses régions. Vous savez sans doute que nous avons effectué une étude très étendue des ports de la tête des lacs et, comme résultat, nous y avons construit des installations afin de ré-

pondre aux besoins qui découleront de l'aménagement de la voie maritime.

Quant au trafic et au commerce supplémentaire qui se produiront dans ces ports, à mon avis, ce sera très difficile à prévoir. C'est une situation qui me paraît analogue à la construction d'une grande route. Les avantages dont jouiront les gens qui habitent le long de la route dépendront surtout des efforts déployés par les gens eux-mêmes. En d'autres termes, celui qui construira un hôtel agréable, un restaurant intéressant, un centre d'achats ou quelque chose de cette nature en retirera le plus de profit, proportionnellement à l'imagination et à l'énergie dont il aura fait preuve.

Je pense que les ports qui se trouvent le long de la voie maritime du Saint-Laurent recueilleront des avantages en proportion directe de l'énergie déployée en vue d'attirer le commerce dans ces ports. Je ne crois pas que nous puissions prédire avec exactitude quels seront les avantages. Nous pourrions nous fixer une idée approximative, comme nous l'avons fait à l'égard de la tête des lacs. Nous avons décidé que certaines installations sont motivées dans ces ports et nous nous proposons de les aménager dès que la Commission de ports aura été instituée.

A mon sens, si nous allions plus loin nous pénétrerions dans le domaine des conjectures. Je pense que cela pourrait même être dangereux; en effet, si nous présentions aux habitants d'une certaine ville l'avenir sous un jour des plus favorables, ils pourraient en conclure que les événements se produiront vraiment de cette façon et aménager des installations conformément à leurs espérances. Si tout cela ne se réalisait pas, il pourrait en résulter de graves difficultés.

Je pense que ce que nous faisons comporte la meilleure garantie de succès. Je ne suis que trop heureux d'assurer au Comité qu'au fur et à mesure que des installations seront motivées dans n'importe quel port du Canada,—soit un prolongement, une construction ou un agrandissement,—nous les exploiterons dans la mesure de nos pouvoirs. Nous aiderons, autant que nous le pourrons, toute ville particulière dont les besoins seront bien fondés. Je crois que c'est la tâche qui nous incombe.

M. FISHER: Je songe au compte rendu et je me demande si celui qui représente les régions qui seront atteintes est satisfait d'une réponse de cette nature.

M. HEES: J'espère bien qu'il en est satisfait.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je ne pense pas que vous puissiez faire une estimation exacte. Nous avons des gens qui désirent des quais destinés aux importants chargements de marchandises et d'autres installations de ce genre. Cependant, tant qu'un nombre suffisant de bâtiments ne commencera pas à naviguer sur le canal, je ne crois pas que nous ayons une idée exacte des installations nécessaires, sauf à certains endroits où les besoins sont évidents, comme à la tête des lacs.

Toutefois, pour ce qui est des petites villes, je ne pense pas que nous puissions nous faire une idée précise des besoins tant que les navires n'auront pas commencé à passer par le canal.

M. HEES: C'est juste.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*) : Dans notre propre ville, nous avons eu un cas analogue à l'égard d'un grand chemin à l'accès réglementé,—la fameuse route "400". Lors de la construction, les autorités municipales se sont écrié que ce serait la ruine, que tous les commerçants partiraient et que chacun serait sans le sou. Les événements ne se sont pas produits du tout comme on l'avait prévu. En fin de compte, c'est la meilleure chose qui soit jamais arrivée à Barrie. Toutes les entreprises qui étaient censées faire faillite connaissent une véritable expansion.

J'estime qu'il en ira de même à l'égard de la voie maritime. Exception faite de Fort-William et de Port-Arthur, qui sont les points terminus des navires et qui doivent faire concurrence au trafic provenant de Duluth, je ne crois pas qu'on puisse vraiment prévoir les événements qui toucheront des endroits comme Collingwood et Midland.

M. RYNARD : A ce sujet, le fait que nous possédons à Midland et Collingwood de l'espace pour y entreposer le blé ne produirait-il pas un effet quelconque sur le trafic qui y est prévu?

M. HEES : Je pense que les habitants eux-mêmes sont aussi bien placés que nous pour prédire l'étendue des affaires qui sont susceptibles d'y être mises en valeur. Si vous voulez bien vous adresser aux gens du ministère des Transports, je suis certain qu'ils discuteront la situation avec vous et qu'ils pourront vous dire ce qui en est. Cependant, nous ne possédons pas une boule de cristal qui nous permettrait de prédire exactement ce qui se produira plus tard. Les fonctionnaires du ministère vous fourniront sans doute toute l'aide possible à l'égard des détails d'ordre technique concernant la voie maritime du Saint-Laurent.

M. RYNARD : Nous savons tous qu'il y a pénurie d'espace dans les élévateurs. Dans les régions dont je parle, on vend et l'on entrepose le blé. Par conséquent, j'imagine qu'il serait possible de savoir assez bien quels navires sont susceptibles de s'y rendre. En d'autres termes, je suppose que les conséquences ne seront pas trop grandes. Voilà mon opinion.

J'estime qu'il y aurait lieu de faire un relevé. Je pense que vous devrez, en fin de compte, vous livrer à une enquête, monsieur le ministre, soit par l'intermédiaire de votre ministère ou du ministère du Commerce, afin de vous assurer de cette question. Je ne vous demande certes pas de nous donner une réponse ce matin, car je sais que ce serait impossible, mais je me demandais s'il y aurait moyen de procéder à une enquête de cette nature.

M. CAMPBELL (*Stormont*) : Dans les remarques que j'ai déjà formulées, je me suis vanté de ne pas vouloir forcer l'honorable membre à répondre, mais ces enquêtes économiques individuelles visant des endroits particuliers seront-elles portées à la connaissance des intéressés? Le ministère des Transports adoptera-t-il cette ligne de conduite?

M. HEES : Nous discuterons la question avec le ministère des Travaux publics. Ces enquêtes sont effectuées à la fois par le ministère des Transports et celui des Travaux publics, grâce à l'équipe dont j'ai déjà parlé. Cependant, je pense que ce serait possible.

M. CAMPBELL (*Stormont*) : Serait-ce utile d'établir une certaine relation entre ces divers rapports qui ont été rédigés, afin d'en obtenir

un tableau d'ensemble, ou bien les résultats d'une telle relation ne vaudraient-ils guère mieux qu'une conjecture intelligente?

M. HEES: C'est juste. Les événements qui se dérouleront à Cornwall ne produiront pas nécessairement d'effet sur ce qui aura lieu à Toronto, Hamilton ou à la tête des lacs. Je pense que chaque situation comporte un caractère distinct, en raison de l'endroit, du trafic possible, des installations du port et le reste.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Je suppose qu'un navire qui ferait escale à Cornwall n'arrêterait probablement pas à Kingston, mais poursuivrait son chemin jusqu'à Toronto et vice versa?

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Il se rendrait jusqu'à Hamilton.

M. HEES: Il est difficile de dire qu'un navire fera escale à un endroit plutôt qu'à un autre. A mon sens, cela dépend des services qu'offre la ville en question. Des navires peuvent faire escale à Cornwall, tout comme vous entrez peut-être vous-même dans un certain magasin depuis cinq ou dix ans. Puis vous décidez tout à coup que le service n'y est pas assez bon et vous prenez la résolution d'en fréquenter un autre. Ainsi, les navires qui font escale à Cornwall peuvent subitement décider, pour un motif quelconque,—peut-être en raison d'un meilleur service,—de se rendre à Kingston, ou bien à Toronto.

Par conséquent, ce serait très dangereux et trompeur si nous tentions de vous dire que le commerce atteindra chez vous certaines dimensions.

Je pense que tout dépend des installations disponibles, des services fournis dans les ports en vue du transport des marchandises une fois qu'elles sont débarquées et ainsi de suite. Il faut tenir compte de bien des facteurs.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Ce problème du trafic prévu et des services requis est peut-être une nouvelle version de l'ancien dilemme, savoir ce qui s'est produit en premier lieu, du poulet ou de l'œuf.

D'autre part, si un endroit donné possède déjà des services, ceux-ci attireront de nouvelles industries.

M. HEES: Je vous conseille de consulter quelques directeurs de certaines des plus importantes compagnies de navigation de Cornwall, ou de toute autre ville que la voie maritime atteindra de quelque façon et, d'après leurs paroles, vous pourrez peut-être prévoir ce que réserve l'avenir.

Ces compagnies de navigation rivaliseront avec les compagnies d'autres ports afin d'obtenir le monopole des affaires. Il y aura beaucoup de concurrence dans ce domaine.

M. WRATTEN: Monsieur le président, sauf erreur, le ministre a conclu avec les municipalités en cause un accord tendant à remplir l'ancien canal Welland. Est-ce exact?

M. HEES: Oui, monsieur.

M. WRATTEN: Ces travaux sont-ils commencés?

M. BALDWIN: Les ingénieurs sont en train de tracer les plans. Nous comptons passer un contrat au cours de l'été.

M. FISHER: A ce sujet, j'ai reçu l'autre jour du maire de Merritton une lettre exprimant l'opinion que, malgré l'entente qu'ils avaient conclue et le projet qu'ils avaient approuvé, la municipalité n'en était pas complètement satisfaite. Je me demande si le sous-ministre pourrait faire des commentaires à l'égard de ce grief.

M. BALDWIN: C'est demander un peu trop, monsieur le président.

Tout ce que je puis dire, c'est que nous négocions avec les trois municipalités depuis quatre ou cinq ans afin de trouver une solution au problème. Nous avons reçu l'assentiment des trois municipalités, mais j'ignore si elles sont satisfaites ou non de cette entente.

C'est un projet approuvé par le Conseil du Trésor. Nous espérons entreprendre cet été les travaux qui coûteront fort cher.

M. WRATTEN: Je suis très heureux d'apprendre que le ministre a pu conclure cet accord et que le canal doit être rempli.

M. FISHER: Un sujet directement lié au genre de service auquel on peut s'attendre à cet endroit m'est venu à l'esprit l'autre jour, quand je faisais la lecture du compte rendu des délibérations du Congrès américain. Il faut avouer qu'aux Etats-Unis un bon nombre d'intéressés s'opposent à la voie maritime du Saint-Laurent et s'y sont opposés dès le début. Un des arguments que renferme ledit compte rendu, c'est que d'ici trois ans il se produira un embouteillage dans le canal Welland et que ce canal ne sera pas en mesure de laisser passer tout le trafic prévu. Le directeur des Services des canaux pourrait-il nous dire si notre ministère a étudié ce problème et s'il partage ce point de vue général?

M. HEES: Oui. Nous estimons que cette difficulté ne se présentera que beaucoup plus tard. Nous sommes d'avis qu'elle ne se produira certainement pas d'ici dix ans. A notre avis, quand les bateaux auront commencé à naviguer dans le canal, nous aurons suffisamment de temps pour évaluer les besoins réels. Nous croyons que nous aurons assez de temps pour estimer le nombre de navires qui se serviront du canal. Nous sommes à peu près tous d'accord pour affirmer que nous aurons amplement de temps pour construire des écluses additionnelles, au besoin. Si les écluses sont nécessaires, elles seront certainement construites.

M. FISHER: La deuxième question dont je voulais parler a trait également aux canaux et se rapporte à une déclaration faite l'autre jour par un membre de la Chambre des communes, et mentionnée aussi par un représentant de la Chambre. Il s'agit des Américains qui dépensent de fortes sommes d'argent pour draguer la rivière Saint-Clair, tandis que le Canada ne contribue rien à ces travaux. Il me semble que cet état de choses pourra plus tard être cause d'un conflit et d'un désaccord entre les deux pays, quand on songe au fait que le Canada contribue au coût du réseau du canal Welland et, de fait, au coût de toute la voie maritime du Saint-Laurent.

Le ministère des Transports a-t-il tenu compte de ce point de vue et a-t-il quelque opinion à ce sujet?

M. HEES: Il s'agit simplement d'approfondir la voie fluviale américaine. Nous n'avons pas discuté la question avec le gouvernement américain. Ce dernier ne nous a pas priés de partager les frais.

M. FISHER: C'est une entreprise de dragage qui coûte très cher, n'est-ce pas?

M. BALDWIN: L'entreprise de dragage dans la rivière Saint-Clair est très onéreuse. Pourtant, je ne pense pas qu'elle coûte plus cher que les travaux de dragage exécutés n'importe où ailleurs.

M. CREAGHAN: Tandis que nous parlons des canaux, messieurs, j'aimerais adresser une question d'ordre général au directeur.

Nous avons beaucoup discuté ce matin une voie maritime complètement canadienne, ainsi que les prolongements qui y seront ajoutés. Si les membres du Comité veulent bien examiner la carte posée au mur de cette salle des comités, ils y verront sur le littoral de l'Est une région légèrement teintée de rouge, qui représente probablement l'île du Prince-Edouard. Immédiatement au sud se trouve le détroit de Northumberland, puis, au sud de celui-ci, les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. Encore plus au sud, on voit la baie Chignectou. Il y a une petite bande de terrain d'environ 16 milles de longueur qui sépare le golfe Saint-Laurent ou le détroit de Northumberland des eaux qui baignent le littoral oriental des Etats de la Nouvelle-Angleterre.

Dans dix ans, quand la voie maritime deviendra surchargée, peut-être nous dira-t-on dans l'Est du Canada que si nous aménagions un canal à Chignectou, le trafic de la voie maritime s'en trouverait doublé. Cent ans plus tard, nous n'aurions pas encore de canal à Chignectou.

Il me semble que le ministère des Transports ferait preuve d'un esprit plus national si, avant de songer à une voie maritime complètement canadienne, il envisageait sérieusement la possibilité d'aménager un canal à Chignectou. Celui-ci n'aurait que 18 milles de longueur. Le canal qui se trouve au centre du Canada s'étendra sur des centaines de milles et pourtant on est en train d'effectuer les travaux.

A mon sens, il est temps que notre Comité et le ministère des Transports songent sérieusement à faire un relevé et à entreprendre l'aménagement de ce canal tant désiré, dont le besoin se fait sentir depuis si longtemps.

Grâce à ce canal, les navires qui se rendent des Etats de la Nouvelle-Angleterre à Montréal auraient 600 milles de moins à parcourir et il en résulterait une économie importante. Les bateaux qui vont de Montréal aux Etats de la Nouvelle-Angleterre doivent actuellement pénétrer dans le golfe Saint-Laurent, contourner l'île du Cap-Breton, puis mettre le cap au Sud. Grâce au canal de Chignectou, cette distance serait diminuée de 600 milles. Cela aiderait les compagnies de navigation des lacs, puisque le parcours fournirait un maximum de protection. En ce moment, les navires des lacs ne peuvent se rendre jusqu'à Halifax, Saint-Jean et Boston, car ils devraient naviguer sur l'Atlantique. Nous pourrions fournir une voie navigable à l'abri de tout danger en aménageant un canal de 16 milles entre le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse. L'aménagement en avait été promis longtemps avant celui du centre du Canada. Je crois qu'on y a d'abord songé en 1836.

M. RYNARD: C'était en 1832.

M. CREAGHAN: Depuis 1832? On a parlé de ce canal dans l'Est du Canada longtemps avant la Confédération. Cela favoriserait la naviga-

tion sur les lacs, ainsi que sur la voie maritime et cela serait avantageux pour le pays aussi bien que pour les provinces de l'Atlantique.

Le directeur pourrait-il donner au Comité, plus tard s'il ne peut le faire aujourd'hui, un exposé des opinions du ministère des Transports concernant la tenue d'une nouvelle enquête relative audit canal?

Depuis de nombreuses années, l'entreprise privée a procédé à des enquêtes au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Ecosse. Tout récemment, soit en 1957, un professeur de l'Université Saint-Joseph, immigré et nouveau Canadien, a fait un relevé qui a fait l'objet d'une grande publicité ces trois ou quatre mois passés. Je me demande si le directeur est au courant de cette nouvelle enquête et si le ministère a formé ou non de nouveaux projets.

M. HEES: L'entreprise a été étudiée de temps à autre par le passé. Les relevés déjà effectués n'avaient pas indiqué au gouvernement précédent,—non pas au présent gouvernement,—que l'aménagement d'un canal était motivé du point de vue économique. Nous avons maintenant prié le ministère des Travaux publics de faire une inspection technique préliminaire, de remettre au point les dépenses qu'entraîneraient les travaux et de nous fournir un coût estimatif. Quand nous aurons reçu ces renseignements, nous procéderons à une nouvelle étude économique afin de nous assurer si les perspectives sont plus favorables qu'auparavant. Le ministère étudie actuellement la question.

M. CREAGHAN: Merci. Le point le plus important qu'ont toujours négligé les enquêtes précédentes, c'est que le commerce maritime n'est pas d'une importance suffisante dans la région. Du point de vue national, cela signifierait que les navires des lacs qui se rendent à Richibouctou, Newcastle et autres petits ports du littoral oriental du Nouveau-Brunswick en vue d'y prendre du bois à pâte ou autres produits du même genre, pourraient traverser et aller chercher des marchandises aux Etats-Unis. A mon avis, ce serait avantageux non seulement pour les provinces Maritimes mais aussi pour les compagnies de navigation des lacs, au centre du Canada.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à l'égard du crédit 416?

Le crédit 417 est-il également approuvé?

Les crédits 416 et 417 sont approuvés.

Crédit 418. Construction ou acquisition de bâtiments, ouvrages, terrains et matériel, y compris les versements aux provinces ou aux municipalités, à titre de contributions pour des constructions qu'elles ont faites\$2,531,177

M. FISHER: A l'égard de ce poste, je voulais demander si le crédit visant l'exploitation de la tête des lacs relèvent du n° 418 l'an prochain.

M. BALDWIN: Non, monsieur. Il est tout probable que ce crédit sera normalement compris dans le budget du ministère des Travaux publics.

Le crédit est approuvé.

Le PRÉSIDENT: Le crédit 629 du budget supplémentaire des dépenses est-il approuvé?

Le crédit supplémentaire 629 est approuvé.

SERVICES DES CANAUX

Crédit 513. Acquisition de terrains en vue de l'aménagement d'un chenal de 27 pieds

dans le réseau de navigation de Cornwall\$100,000

M. CAMPBELL (*Stormont*) : Pour ce qui est de ne crédit, je n'ai aucune question à poser car je n'en sais rien. Cependant, j'estime que je devrais avoir certaines choses à demander; peut-être devrais-je faire une enquête quelconque afin d'être en mesure de poser des questions intelligentes. Je pense qu'il m'incombe d'être en mesure de poser des questions.

M. HEES: Le sous-ministre va faire une brève déclaration.

Le PRÉSIDENT: Je dois dire que le sous-ministre a fourni la plupart de ces explications à notre petit cercle d'étude.

M. BALDWIN: Ce crédit, qui se continue depuis l'an dernier, est simplement destiné à permettre au ministère d'acquérir les terrains nécessaires qui seraient requis si jamais le gouvernement canadien décidait d'achever la voie maritime complètement canadienne. L'administration de la voie maritime et nous-mêmes avons jugé que, du point de vue pratique, si nous pouvions acquérir ces terrains, il serait sage de le faire dès maintenant et de les conserver au lieu d'attendre plus tard, alors qu'il pourrait se présenter certaines difficultés.

Le crédit est approuvé.

Le PRÉSIDENT: Le crédit 661 du budget supplémentaire des dépenses est-il approuvé?

Le crédit 661 est approuvé.

Crédit 419. Administration des services de la marine, y compris celle des agences \$812,360

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des questions à l'égard de ce crédit?

M. FISHER: S'agit-il d'un crédit général qui irait jusqu'au crédit 425?

M. BALDWIN: La plus grande partie relève du crédit 420.

Le PRÉSIDENT: Nous avons maintenant parmi nous M. A. Watson, codirecteur chargé du programme de la construction et de l'exploitation des navires à vapeur. Les détails relatifs à ce crédit se trouvent à la page 543.

M. HOWARD: Il y a un instant, j'ai vu quelque chose à propos d'un phare à Prince-Rupert.

M. BALDWIN: Cela relève du crédit 421.

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes au crédit 419.

M. BALDWIN: Cette question relève du crédit 421.

M. FISHER: Est-ce le bon moment de poser une question relative au service des brise-glaces dans le lac Supérieur et, dans le cas de l'affirmative, pourriez-vous m'exposer brièvement le changement qui s'est produit, au cours de l'année dernière, dans la ligne de conduite du ministère en ce qui a trait audit service?

M. BALDWIN: Voulez-vous parler uniquement du lac Supérieur?

M. FISHER: Oui monsieur?

M. BALDWIN: Auparavant, le ministère n'avait pas, dans la région septentrionale des Grands lacs, des navires de la nature des brise-glaces.

Quand le besoin s'en faisait sentir, nous devons nous adresser soit aux garde-côtes américains soit à des remorqueurs particuliers. Des remorqueurs privés accomplissaient ce travail à la tête des lacs. Au début et à la fin de la saison, nous chargeons des compagnies privées de ce travail à la tête des lacs et elles le font encore. Mais le programme de construction prévoit un nouveau navire destiné aux régions septentrionales des Grands lacs, de la baie Georgienne à la tête des lacs; il est actuellement en construction et, si je ne m'abuse, il sera lancé au cours du mois prochain. Ce bateau sera construit selon le modèle des brise-glaces et nous permettra, nous l'espérons, d'accomplir nous-mêmes un meilleur travail.

M. FISHER: Ce bateau sera-t-il stationné en hiver à la tête des lacs et déblayera-t-il cette région en premier lieu?

M. BALDWIN: Je préférerais répondre à cette question dans six mois, quand tout sera terminé; la question est actuellement à l'étude. Pour le moment, nous pensons qu'il passera probablement l'hiver à la tête des lacs.

M. FISHER: A ce sujet, j'ai porté à l'attention du ministère des démarches faites par le village de pêcheurs de Rossport; le brise-glaces avait coutume d'aller chercher le gardien du phare à Rossport, ce qui avait pour effet d'ouvrir le port et de donner au village une avance d'une semaine ou deux dans sa saison de pêche. J'imagine que les nouvelles dispositions vont mettre fin à cette coutume. Serait-il possible de songer à continuer de fournir ce service auxiliaire au village en question?

M. HEES: Nous examinerons cette situation particulière et nous vous donnerons une réponse à la prochaine réunion.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Pour ce qui est des personnes employées à l'ancien canal de Cornwall, qui devront être affectées ailleurs et qui, sauf erreur, perdront leur classement lors de la mutation, y aurait-il moyen de leur permettre de conserver leur classement actuel malgré leur nouvelle affectation?

Le PRÉSIDENT: Cette question ne relève pas du crédit à l'étude, mais le sous-ministre va y répondre.

M. BALDWIN: C'est une question relative aux canaux. Cependant, nous avons élaboré avec soin un programme visant à absorber le plus grand nombre possible d'employés des canaux qui doivent être submergés et fermés. Nous n'avons pu promettre que chaque employé en cause trouvera un emploi identique et au même salaire qu'il touche actuellement, mais nous faisons tout notre possible en essayant de résoudre le problème de plusieurs façons. Il s'agit essentiellement de garder un certain nombre de personnes qui ont dépassé l'âge normal de la retraite, au lieu de les mettre à la retraite ou de les remplacer. Nous avons récemment obtenu la collaboration de l'Administration de la voie maritime qui accordera un traitement aussi favorable que possible à l'égard des nouveaux emplois de la voie maritime à nos employés des canaux qui sont désaffectés. Certains d'entre eux ont déjà été embauchés et d'autres le seront plus tard. Lorsque les intéressés nous signalent qu'ils ont besoin d'un homme, nous permettons à ce dernier de partir et nous le remplaçons d'une façon temporaire.

Dans les régions avoisinantes où nous continuons d'exploiter des canaux, dès qu'il se produit une vacance nous nous efforçons d'accorder la préférence aux employés qui sont désaffectés. Toutefois, quand nous

n'avons pas un emploi analogue et quand la Commission du service civil a été incapable d'en trouver un, au lieu de congédier immédiatement l'intéressé, si nous avons un emploi vacant d'une classe inférieure, nous le lui offrons et nous lui disons qu'il aura la préférence à l'occasion d'un avancement.

M. NIELSEN : On serait porté à croire, de prime abord, que le Yukon ne s'intéresse pas aux affaires maritimes, mais si vous examinez la carte vous constaterez que nous possédons un littoral. Récemment, j'ai beaucoup entendu parler de l'expansion de l'activité du ministère dans l'Arctique. Le ministre veut-il faire une déclaration à cet égard ?

M. HEES : Oui. J'ai quelque chose à ce sujet :

Les fonctions du ministère des Transports dans l'Arctique consistent à ravitailler les stations conjointes de météorologie et de défense, ainsi que la ligne DEW et le réseau médian du Canada, d'assurer aux navires le service des brise-glaces et des convois, de fournir dans l'Est de l'Arctique les services de patrouille et de transport aux autres ministères, surtout à ceux du Nord canadien, de la Santé et du Bien-être social, et d'organiser et de fournir les services d'approvisionnement aux ministères du gouvernement canadien, tant civils que militaires, ainsi qu'aux autorités des services militaires américains.

Dans l'Ouest de l'Arctique, le ministère prend des dispositions en vue du transport des approvisionnements destinés à d'autres ministères canadiens. En vue de répondre au grand accroissement des besoins d'approvisionnements en raison de la ligne américaine DEW, on utilisera le parcours du fleuve Mackenzie, on transbordera le matériel à Tuktoyaktuk près de l'embouchure du Mackenzie et on le distribuera aux divers endroits de l'Ouest de l'Arctique au moyen de navires spéciaux, soit des pétroliers et des navires de charge sèche, que le gouvernement américain a fournis au ministère des Transports à cette fin, surtout afin de répondre aux besoins de la ligne DEW. Le principal organisme doit être la *Northern Transportation Company*, mais le ministère doit également fournir un brise-glaces spécial qui travaillera dans l'Ouest de l'Arctique au cours des mois d'été en vue de seconder cette activité et il organisera aussi au besoin un service de secours par hélicoptère.

Dans la région orientale de l'océan Arctique, l'activité du ministère est beaucoup plus étendue. En plus d'y posséder une quantité substantielle de divers modèles de matériel servant au débarquement, le ministère y maintient six ou huit de ses propres bateaux pour des fins diverses et nous comptons que le nombre en sera porté à douze ou plus d'ici quelques années. Chaque été, ces bateaux rendent visite aux endroits les plus reculés et situés le plus au Nord. En outre, nous avons nolisé directement des navires commerciaux en vue de travaux d'approvisionnements dans l'Est de l'océan Arctique. L'activité comprend le ravitaillement des stations conjointes de météorologie, la surveillance effectuée par le *C.D. Howe* qui transporte des employés de l'Etat à divers postes du Nord, le travail accompli par un certain nombre de brise-glaces qui non seulement aident les bateaux à franchir le détroit d'Hudson pour pénétrer dans la baie d'Hudson et naviguer, en général, dans

la partie orientale de l'Arctique, mais qui transportent eux-mêmes des approvisionnements, ainsi que la fourniture générale d'une grande quantité de cargaisons destinées aux entreprises civiles aussi bien qu'à l'importante opération maritime visant à ravitailler le réseau médian du Canada pour le ministère canadien de la Défense nationale et la ligne DEW dans l'Est de l'Arctique pour l'aviation américaine. Mon ministère a maintenant assumé le service maritime de ravitaillement destiné au réseau médian du Canada et à la ligne DEW, jusque dans la région du bassin de Foxe et nous nous attendons que le ministère se chargera également, d'ici un an ou un an et demi, du reste du travail à accomplir pour le compte de la ligne DEW autour de la terre de Baffin.

M. NIELSEN: Cela répond à ma question touchant l'activité dans l'Arctique. J'ai encore bon nombre de questions à poser au ministre à l'égard des opérations côtières entre l'Ouest des Etats-Unis, l'Alaska, l'Ouest de la Colombie-Britannique et le territoire de Yukon-Alaska. Je ne crois pas pouvoir le faire dans l'espace de quatre minutes.

Le PRÉSIDENT: Nous siégerons jusqu'à midi et demi.

M. HEES: Posez vos questions.

M. NIELSEN: Tout d'abord, il faut que je vous donne une courte explication. Sauf erreur, les Etats-Unis et le Canada ont pour ligne de conduite de réserver le cabotage aux navires qui détiennent des certificats d'immatriculation de leur propre pays. A la longue, il en est résulté des frais de transport plus élevés dans le Nord, tant dans l'Alaska qu'au Yukon. Nous n'avons pas à nous préoccuper de l'exploitation de l'Alaska, je le sais, mais si nous consultons de nouveau la carte nous constaterons facilement que cette île est importante du point de vue économique et qu'elle est reliée à la mise en valeur du Nord-Ouest du Canada.

En premier lieu, je me demande si l'on a poursuivi, depuis 1957, les travaux entrepris par la Commission d'organisation du Nord-Ouest, en ce qui concerne la possibilité de diminuer les frais de la navigation le long du littoral occidental jusqu'à l'Alaska et au Yukon, car il faut envisager ces deux endroits du même point de vue économique quand il s'agit des frais de transport. Deuxièmement, je me demande si le gouvernement et votre ministère ont songé, jusqu'ici, à accorder des subventions à la navigation côtière. Je parle de subventions car la période de navigation ne s'étend que des premières semaines de mai à la fin d'octobre. C'est essentiellement une entreprise de transport à sens unique.

Au cours des dernières années, le transport s'est accru lors des voyages de retour, en raison de l'activité minière, mais il s'en faut encore de beaucoup que l'entreprise soit économique. Pour ces motifs d'ordre économique et étant donné que les Etats-Unis possèdent les navires de charge plus petits et plus lourds, tandis que pour faire le cabotage, le Canada se sert de jolis bateaux destinés aux passagers plutôt qu'aux marchandises, nous devrions peut-être utiliser les mêmes bâtiments que les Etats-Unis. Peut-être pourrait-on mitiger quelque peu la ligne de conduite fondamentale en ce qui concerne la restriction du commerce maritime aux bateaux d'immatriculation nationale.

Voici ma question: le ministère ou le gouvernement a-t-il songé à faire quelque enquête en ce sens?

M. BALDWIN: Vous voulez apparemment parler, monsieur, de la navigation le long du littoral de la Colombie-Britannique? Est-ce que vous songez aux navires qui contournent l'Alaska pour se rendre dans la région occidentale de l'Arctique?

M. NIELSEN: Non, je voulais parler des navires qui partent de l'Ouest des Etats-Unis et qui longent la côte de la Colombie-Britannique.

Je pourrais peut-être donner de plus amples explications. Le port de Seattle se trouve environ 600 milles au sud de Prince-Rupert. Les compagnies américaines de l'Ouest et du Midwest doivent expédier leurs marchandises à l'entrepôt le plus éloigné possible, soit à la tête de ligne de Prince-Rupert et, de là, elles doivent se servir de navires américains pour aller vers le Nord; c'est dire qu'elles doivent expédier les marchandises du port de Seattle. D'autre part, si les règlements en vigueur dans les deux pays,—je suppose qu'ils sont bien fondés,—pouvaient être mitigés en ce qui concerne la région du Nord du Pacifique, en vue de permettre aux compagnies du Midwest des Etats-Unis d'expédier leurs marchandises à bord de navires canadiens et à nos propres sociétés canadiennes de se servir de bateaux américains, les frais pourraient être sensiblement diminués.

M. BALDWIN: De nouveau, je ne suis pas très sûr que ma réponse soit au point. Cela reviendrait à dire que nous savons que les autorités américaines veillent plutôt jalousement sur leurs lois qui visent le commerce caboteur et qui protègent leurs navires affectés au cabotage. Rien ne nous a jamais laissé croire qu'elles seraient disposées à relâcher leurs règlements ou leurs lois afin de favoriser davantage nos navires canadiens.

Je crois plutôt fermement qu'à moins d'une indication démontrant qu'elles sont disposées à relâcher leur attitude, il est à peu près inutile de songer à relâcher celle du Canada.

M. NIELSEN: Parfaitement. Je ne pense pas un instant que l'un doive aller sans l'autre.

Voici ce que je proposais, monsieur le président. Ce n'est pas la première fois que ce point de vue est exposé. Dès le début, j'ai dit que cela favoriserait davantage le commerce caboteur si les Etats-Unis se servaient de navires d'immatriculation canadienne au lieu de ceux qu'ils utilisent en ce moment.

A mon avis, le ministère des Transports pourrait peut-être songer à poursuivre les enquêtes qu'avait entreprises la Commission d'organisation du Nord du Pacifique; au début, cette commission avait été instituée conjointement par les Etats-Unis et le Canada, mais les Etats-Unis s'en sont retirés quand la situation de la guerre s'est améliorée dans le Pacifique, et le Canada a continué de s'en charger.

Une de ces enquêtes avait trait à cette question. Je me suis rendu compte qu'elle donnerait des résultats appréciables. Maintenant que l'Alaska acquerra bientôt le statut d'un Etat, peut-être le gouvernement américain s'intéressera-t-il plus activement à une exploitation plus économique de cette région.

A mon sens, toute la région du Nord-Ouest du Pacifique, y compris le Nord de la Colombie-Britannique, le Nord de l'Alberta, l'Ouest des territoires du Nord-Ouest, aussi bien que le Yukon, est assujétie aux

mêmes facteurs qui influent sur l'exploitation économique de l'Alaska; par conséquent, je pense que les perspectives de collaboration sont très bonnes en ce qui concerne cette région.

M. HEES: Monsieur Nielsen, je vous remercie de votre proposition. Nous en tiendrons compte et nous étudierons la situation.

M. NIELSEN: J'ai une autre question, monsieur le président. Je voudrais obtenir une explication à ce sujet: si je ne m'abuse, il y a eu des subventions au cabotage dans cette région. Je songe à une compagnie qui est subventionnée depuis longtemps. Je me demande si, en vertu de sa ligne de conduite visant la mise en valeur du Nord canadien, le gouvernement ne pourrait pas songer à favoriser la diminution des frais de transports dans ces régions, en étudiant la possibilité de subventionner directement la navigation côtière jusqu'à Skagway.

M. HEES: Nous n'y avons pas encore songé. Cependant, nous prendrons note de cette proposition, monsieur Nielsen.

M. ASSELIN: Je voudrais savoir combien coûte l'exploitation d'un brise-glaces en hiver.

M. HEES: Vous avez demandé combien coûte le fonctionnement d'un brise-glaces?

M. ASSELIN: Oui monsieur.

M. BALDWIN: Le coût dépend des dimensions du navire, il va sans dire.

M. ASSELIN: Mettons le *C.D. Howe*, par exemple.

M. BALDWIN: Le *C.D. Howe* a été mis en rade pour l'hiver. J'apprends qu'un des plus petits brise-glaces coûte approximativement \$280,000 par année.

M. WATSON: Voulez-vous savoir le chiffre des dépenses pour un hiver?

M. ASSELIN: Oui, combien coûte l'exploitation d'un brise-glaces au cours d'un hiver?

M. WATSON: Je ne pense pas que le chiffre soit très élevé. Je dirais qu'il en coûte de \$40,000 à \$50,000 environ pour le mettre en rade, puis pour l'équiper. Nous n'aurions pas à subir ces frais si le bateau naviguait durant toute l'année.

M. HEES: Vous établiriez le coût estimatif à \$50,000?

M. WATSON: Environ \$50,000, oui.

Le PRÉSIDENT: Cela coûterait \$50,000.

M. WATSON: C'est-à-dire s'il ne fallait pas le mettre en rade et l'équiper ensuite, mais s'il naviguait pendant toute l'année.

M. HEES: Le sous-ministre estime que, du point de vue pratique, il faut considérer le coût relatif à l'année entière.

M. BALDWIN: Ce coût atteindrait environ un quart de million de dollars.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Quant à la question mentionnée par le député du Yukon, étant donné que les Américains sont portés à considérer

leurs propres intérêts comme une vierge menacée, n'y aurait-il pas lieu de songer à accorder ces subventions surtout à l'expédition des produits en vrac dans cette région, c'est-à-dire le littoral de la Colombie-Britannique? Ne serait-ce pas une façon plus pratique et plus réalisable de permettre le transport des produits en gros?

M. HEES: On m'informe qu'en ce moment ces opérations réussissent très bien sans aucune subvention.

M. NIELSEN: A ce sujet, monsieur le président, je tiens à souligner le fait que la mesure législative actuellement en vigueur aux Etats-Unis permet le transport des marchandises à l'intérieur du continent américain le long de parcours reconnus par l'*Inter-state Commercial Commission*. En d'autres termes, quand lesdits parcours suivent, en partie, des chemins de fer canadiens et leurs propres voies navigables ou celles d'autres pays, leurs lois autorisent ces parcours.

J'ai expliqué pourquoi j'estime que l'Alaska fait partie de la mise en valeur économique de notre propre région canadienne du Nord-Ouest du Pacifique. Le règlement en question exclut tout particulièrement l'Alaska, de sorte que les compagnies américaines de navigation n'ont pas accès au port de Prince-Rupert et ne peuvent se servir de navires canadiens; par conséquent, la mesure législative a eu pour effet de refuser à l'Alaska d'avoir recours aux compagnies canadiennes de navigation en vue de profiter des frais de transport moins élevés grâce aux chemins de fer qui relie Prince-Rupert aux endroits à l'intérieur des Etats-Unis.

Il ne faut pas oublier que Prince-Rupert se trouve à la porte de l'Alaska. C'est le dernier port canadien que peut utiliser le cabotage dans le Nord.

En ce qui a trait à ma proposition, qu'on me permette d'ajouter qu'il faut également se rappeler l'anomalie de la mesure législative américaine.

Le crédit est approuvé.

Crédit 421. Services de la Marine—Construction ou acquisition de navires et de matériel	\$22,230,000
---	--------------

M. HOWARD: J'ai trouvé la page, monsieur le président, et probablement un certain nombre d'autres choses.

La première question que je veux poser se rapporte au bateau-feu maintenant proposé, et aux phares également, j'imagine. Ce bateau est-il en voie de construction?

M. BALDWIN: Oui, monsieur.

M. HOWARD: Où est-il construit?

M. BALDWIN: Sur le littoral occidental, par *Yarrows Limited*, de Victoria.

M. HOWARD: Cela répond à la principale partie de ma question. Quand comptez-vous qu'il sera achevé?

M. WATSON: Nous espérons qu'il sera terminé en juin prochain, assez tôt pour être mis en service.

M. HOWARD: Très bien.

Pour ce qui est des aides à la navigation. . .

M. SMITH (*Simcoe-Nord*) : C'est le prochain crédit.

M. HOWARD : Non. Je pensais que c'était le prochain crédit, mais ce ne l'est pas.

Le PRÉSIDENT : C'est une sous-titre du crédit 422.

M. HOWARD : Ce crédit est indiqué sous le même numéro.

M. BALDWIN : C'est un sous-titre du crédit 422. Le crédit 422 n'apparaît pas à la bonne ligne.

M. HOWARD : Je vous demande pardon.

M. BALDWIN : Le crédit 422 devrait être imprimé une ligne plus haut.

Le crédit est approuvé.

Crédit 634. Services des chemins de fer et des navires à vapeur—Construction ou acquisition de transbordeurs d'autos et de matériel—Crédit supplémentaire\$115,000

M. HOWARD : Je me demande si le ministre voudrait bien nous expliquer ce que vise ce crédit.

M. BALDWIN : Ce crédit concerne un transbordeur d'autos destiné à servir entre les îles Wood, l'île du Prince-Edouard et Caribou, en Nouvelle-Ecosse, au coût estimatif de \$3,661,000.

Le crédit est approuvé.

Crédit 422. Aides à la navigation—Administration, exploitation et entretien, y compris une contribution de 2,000 francs suisses à l'INTERNATIONAL ASSOCIATION OF LIGHTHOUSE AUTHORITIES, même si le paiement peut être supérieur ou inférieur à l'équivalent en dollars canadiens, mentionné au détail des affectations\$5,868,450

M. HOWARD : Le ministre sait probablement que, à la suite de sa réunion annuelle de l'hiver dernier, la Coopérative des pêcheurs de Prince-Rupert a présenté un certain nombre de propositions visant les aides à la navigation le long du littoral de la Colombie-Britannique. Puis-je demander ce qui est arrivé à cet égard ?

M. HEES : Le sous-ministre me dit que si vous voulez entrer dans les détails des phares et le reste, il devra vous donner les réponses à la prochaine réunion.

M. BALDWIN : Si vous désirez des détails touchant des bouées ou des phares particuliers, il faudra que je me procure ces renseignements.

M. HOWARD : On a parlé d'une sirène et de feux additionnels, ou de meilleurs feux à Cape-Scott, et, sauf erreur, on considère que cette entreprise coûterait assez cher. A l'égard de ce crédit, il y a eu, quelques années passées une entreprise plutôt importante concernant un phare quelque part au nord de Cape-Scott, soit sur la terre ferme soit sur une île, lequel était censé aider surtout les navires qui se rendaient de la Jamaïque à Kitimat. J'aimerais savoir combien a coûté ce phare en question et aussi dans quelle mesure il sert. J'ai cru comprendre qu'il avait été placé au mauvais endroit.

M. BALDWIN : Vous rappelez-vous le nom de ce phare au pied levé ?

M. HOWARD : Je crains que non.

Le PRÉSIDENT : Pourriez-vous découvrir le nom de ce phare et en informer le sous-ministre ?

M. BALDWIN: Serait-ce utile, monsieur, si je vous énumérais les améliorations que nous avons envisagées pour le district de Prince-Rupert?

M. HOWARD: Ce district comprend-il la circonscription électorale de Prince-Rupert?

M. BALDWIN: Il comprend l'agence maritime de Prince-Rupert, qui s'étend sur cette région du littoral.

M. HOWARD: Est-ce que le littoral occidental est inclus, jusqu'à l'île de Vancouver?

M. BALDWIN: Non, cette région fait partie de l'agence de Victoria. J'ai les deux ici.

M. HOWARD: Oui. Pourriez-vous nous indiquer les changements proposés dans ces deux régions?

M. BALDWIN: Oui monsieur.

Nous reconstruisons la station avertisseuse de brume à l'île Lucy qui, comme vous le savez, se trouve au large de Prince-Rupert, au coût estimatif de \$25,000. Nous reconstruisons, à l'île Lawyer, dans la région de Skeena, les installations qui comprennent un local pour les signaux de brume. Nous reconstruisons également les installations à Barrett-Rock. Nous aménageons des installations de moindre importance à l'île Pointer, à l'île Ivory, à l'île Langara et à Cape St.-Jones. Voilà quelques-unes des améliorations que nous nous proposons d'apporter cette année aux services du littoral de l'Ouest.

Je devrais me procurer des renseignements détaillés concernant Cape-Scott et le phare qui se trouve au nord de cet endroit.

M. HOWARD: Oui. Je vais tâcher d'en découvrir le nom. Il a été construit il y a quelques années, mais je ne me souviens plus du nom.

M. HEES: Si vous le trouvez, voudrez-vous téléphoner à M. Baldwin?

M. HOWARD: Oui monsieur.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): En ce qui concerne les aides à la navigation, y a-t-il un point quelconque où le ministère des Transports cesse de fournir des bouées et divers autres signaux destinés aux navires commerciaux et aux bateaux de plaisance?

Si je ne m'abuse, l'association d'exploitation de la baie Georgienne avait chargé l'auteur Kenneth McNeil Wells, qui est également navigateur, de faire une inspection générale dans la baie Georgienne. Comme résultat, ce dernier a signalé que les aides à la navigation et les bouées destinées aux bateaux de plaisance étaient nettement insuffisantes. Cela relève-t-il du ministère des Transports, ou bien celui-ci restreint-il le service des aides à la navigation uniquement à la navigation commerciale?

M. BALDWIN: Je ne puis vous donner une réponse catégorique, car l'étendue de notre activité dans ce domaine dépend habituellement des fonds qui sont mis à notre disposition par l'entremise du Conseil du Trésor.

Notre principale responsabilité consiste à fournir des aides appropriées aux navires commerciaux. Etant donné que notre compétence et

notre responsabilité visent tous les travaux de la marine, au fur et à mesure que le nombre des bateaux de plaisance s'accroîtra, nous estimons que nous aurons également quelque responsabilité à cet égard. Vous n'êtes pas sans savoir que ce nouveau domaine n'existe que depuis quelques années. Depuis qu'il a fait son apparition, nous nous sommes efforcés de fournir une assistance restreinte, soit l'indication d'un chenal, le traçage des cartes et le reste. Toutefois, à mesure que la navigation de plaisance acquiert de l'importance, elle influe évidemment de plus en plus sur l'économie du pays.

Notre contribution dans ce domaine a été d'importance secondaire, bien que nous ayons tenté d'être utiles à ce propos.

Cependant, en ce qui concerne surtout la région dont vous avez parlé, et ailleurs aussi en somme, nous avons constaté que le véritable problème relatif au repérage d'un chenal et autres choses de cette nature consiste d'abord à tacer les cartes. A notre avis, il n'est pas très utile de placer d'autres bouées pour marquer un chenal avant d'avoir des cartes renfermant des données hydrographiques.

A notre sens, les travaux que nous sommes disposés à exécuter exigent tout d'abord des données hydrographiques et des cartes. Dès que nous posséderons ces renseignements, nous améliorerons le repérage du chenal, mais cela ne sert à rien tant que nous n'aurons pas ces cartes.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*) : Qui est chargé de ce travail ?

M. BALDWIN : Le ministère des Mines et des Relevés techniques, qui est aux prises à peu près avec les mêmes problèmes que nous.

M. CREAGHAN : A la page 549, vous indiquez divers classements, mais il semble que la plus grosse augmentation concerne l'adjoint de gardien de phare. Cette catégorie s'est accrue de 60 nouveaux employés, au coût additionnel de \$170,000. S'agit-il simplement d'un classement différent, ou bien avez-vous vraiment embauché 60 personnes de plus ?

M. HEES : Non. Ces gens sont passés de la catégorie des employés intermittents à celle des employés titularisés. Il s'agissait d'améliorer leurs conditions de travail. L'ancienne méthode n'était pas très satisfaisante et, grâce à cette modification, les adjoints des gardiens de phare jouiront d'un statut plus défini et d'un meilleur emploi. Cela fait partie d'un plan en vertu duquel nous nous efforçons d'effectuer des changements de ce genre chaque année.

M. WRATTEN : Ont-ils un certain nombre d'heures de service et un certain nombre d'heures libres ?

M. BALDWIN : Normalement ils ne font pas un travail de relève. Il y a un gardien de phare et son adjoint et ils se partagent la besogne.

M. CAMPBELL (*Stormont*) : En ce qui concerne le réservoir de la nouvelle entreprise hydraulique au-dessus de Cornwall, faudra-t-il procéder à un nouveau relevé hydrographique du lac qui y est créée et, dans ce cas, le ministère se chargera-t-il de placer sur ce lac des bouées destinées aux bateaux de plaisance, ou bien les cartes topographiques qui existent actuellement fourniront-elles des renseignements suffisants pour qu'on n'ait pas besoin de cartes hydrographiques ?

M. HEES: Cette responsabilité relève du ministère des Mines et des Relevés techniques.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Le ministère doit-il terminer des travaux de balisage au cours de l'année prochaine, mettons, dans ce nouveau lac?

M. BALDWIN: Pas que je sache. Advenant que des cartes hydrographiques soient disponibles et que le nombre de bateaux de plaisance l'exige, alors nous y songerons.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Autant que vous sachiez, il n'y a pas de plans pour l'avenir prochain?

M. BALDWIN: Pas que je sache.

M. HOWARD: Pour ma propre gouverne, serions-nous en nombre si je partais?

Le PRÉSIDENT: Nous voulons que vous restiez.

M. HOWARD: Je vais rester; il n'y a aucun doute à ce sujet.

Je savais que si j'attends assez longtemps je songerais à quelque chose que je pourrais mentionner à l'égard des canaux et du littoral de l'Ouest. Cette question se rapporte à la démolition de Ripple-Rock par les Travaux publics, entreprise qui est, dans une certaine mesure, une aide à la navigation puisqu'elle a contribué à supprimer des obstacles. Outre la démolition de Ripple-Rock, ou à l'égard de cette entreprise, a-t-on proposé au ministère des Transports de draguer ou d'aménager un canal à travers un terrain marécageux qui a été fermé, juste à l'est des Seymour-Narrows?

M. HEES: Nous n'avons pas reçu de proposition de cette nature. Elle a peut-être été présentée au ministère des Travaux publics. Une proposition de ce genre serait adressée au ministère des Travaux publics; c'est lui qui était chargé des travaux à Ripple-Rock.

M. HOWARD: Pourrai-je poser la question à l'égard du crédit des canaux?

Le PRÉSIDENT: J'en doute.

M. HOWARD: J'ai une autre question qui a quelque rapport avec celle que j'ai déjà posée; en réponse, M. Baldwin m'avait donné certains détails sur les travaux proposés à cet endroit. Ces questions ont trait à la copie d'une lettre que le ministre a eu l'amabilité de me transmettre, et qui avait été adressée, le 20 janvier, à la Coopérative des pêcheurs de Prince-Rupert. Je dois dire que la demande d'un feu amélioré et d'une sirène à Cape-Scott résultait en partie de la démolition de Ripple-Rock. Par suite de cette démolition, est-ce qu'un plus grand nombre de navires ont remonté le passage intérieur? Cela pourrait avoir un rapport avec la question de savoir s'il serait absolument nécessaire ou non de donner suite au projet de Cape-Scott. On a également présenté une demande détaillée visant un meilleur feu à Anthracite-Point. Le ministre a répondu que le gardien était malade depuis quelque temps, qu'il n'avait donc pu entretenir le feu d'une façon efficace, mais qu'un nouveau gardien avait été nommé et qu'on espérait une amélioration.

M. BALDWIN: J'obtiendrai les renseignements pertinents en vue de la prochaine réunion.

M. HOWARD: Une autre proposition de la coopérative avait trait à la bouée de Tugwell-Reef. On demandait qu'elle soit remplacée par une nouvelle bouée à gaz et à sifflet. J'aimerais aussi avoir des renseignements à ce sujet. Je n'ai pas saisi toutes les paroles que M. Baldwin a prononcées au début, car je me proposais d'en faire la lecture dans le compte rendu des délibérations du Comité, mais il a peut-être parlé de cette question. Ils ont demandé une sirène à Esperanza-Point et, bien qu'ils n'aient pas été très précis, ils ont mentionné diverses aides à la navigation dans un chenal dont se servent les pêcheurs entre Banfield et Ucluelet.

Le PRÉSIDENT: M. Baldwin s'efforcera de vous fournir les réponses lors de la prochaine réunion.

M. BALDWIN (*Peace-River*): J'ai entendu le ministre mentionner la *Northern Transportation Company*. S'agit-il de la société exploitée le long du fleuve Mackenzie?

M. BALDWIN: Oui monsieur.

M. BALDWIN (*Peace-River*): Les mots "aides à la navigation" ont-ils un sens assez étendu pour comprendre les difficultés que présente la rivière Athabaska?

M. BALDWIN: Nous avons tracé un important programme d'améliorations à l'égard de cette rivière, ainsi que du fleuve Mackenzie. Nous avons dû faire face au problème de la pénurie du personnel et du matériel. Il y a seulement un peu plus d'un an que nous avons été autorisés à établir une sous-agence de la marine à Fort-Smith. Nous avons maintenant en construction deux petits bateaux qui navigueront à cette fin sur le Mackenzie.

M. BALDWIN (*Peace-River*): Cela comprend-il la navigation jusqu'à McMurray?

M. BALDWIN: Oui monsieur.

M. BALDWIN (*Peace-River*): J'ai posé ces questions, monsieur le président, car j'ai cru que M. Bigg s'y intéresserait.

Les crédits 420, 423, 630 et 631 sont approuvés.

Le PRÉSIDENT: Nous allons suspendre la séance et nous nous réunirons de nouveau le 1er juillet, à 10 heures, dans la pièce 118.

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-quatrième législature
1958

COMITE PERMANENT
DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TELEGRAPHIQUES

Président: M. GORDON K. FRASER

PROCES-VERBAUX ET TEMOIGNAGES
FASCICULE 3

PREVISIONS DE DEPENSES DU MINISTERE
DES TRANSPORTS

SEANCE DU MARDI 1^{er} JUILLET 1958

TÉMOINS:

L'honorable George Hees, ministre des Transports; MM. J.R. Baldwin, sous-ministre; N. Wilson, directeur des Services de la marine; A. Cumyn, directeur du Service d'inspection des navires à vapeur; le capitaine F. Slocombe, chef de la Division nautique; MM. L.C. Audette, président de la Commission maritime canadienne et M. Archer, président du Conseil des ports nationaux.

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président : M. G.K. Fraser

et MM.

Allmark	Garland	McPhillips
Asselin	Grills	Michaud
Badanai	Gundlock	Monteith (<i>Verdun</i>)
Baldwin	Hales	Nielsen
Baskin	Hardie	Nixon
Batten	Horner (<i>Acadia</i>)	Pascoe
Bigg	Horner (<i>Jasper-Edson</i>)	Payne
Bourbonnais	Howard	Phillips
Brassard (<i>Chicoutimi</i>)	Howe	Racine
Brassard (<i>Lapointe</i>)	Johnson	Rouleau
Bruchési	Keays	Rynard
Campbell (<i>Stormont</i>)	Kennedy	Smallwood
Chevrier	LaRue	Smith (<i>Calgary-Sud</i>)
Chown	MacEwan	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)
Creaghan	MacInnis	Tassé
Crouse	Martini	Taylor
Drysdale	McBain	Thompson
Dupuis	McDonald (<i>Hamilton-Sud</i>)	Tucker
English	McMillan	Webster
Fisher		Wratten

Secrétaire du Comité :

J.E. O'Connor.

PROCES-VERBAL

MARDI 1^{ER} juillet 1958.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 10h.15 du matin sous la présidence de M. Fraser.

Présents: MM. Asselin, Badanai, Baskin, Batten, Bigg, Brassard (*Chicoutimi*), Chevrier, Drysdale, Fisher, Fraser, Grills, Hales, Horner (*Jasper-Edson*), Howard, Kennedy, McBain McDonald (*Hamilton-Sud*), McPhillips Nielsen, Pascoe, Rynard, Smallwood, Smith (*Simcoe-Nord*), Smith (*Calgary-Sud*), Thompson, Tucker et Wratten. (27)

Aussi présents: L'hon. George Hees, ministre des Transports; *du ministère des Transports*: MM. R. Baldwin, sous-ministre, N. Wilson, directeur des Services de la marine, le capitaine F.S. Slocombe, chef de la Division nautique, le capitaine J. Jones, surveillant du pilotage, MM. A. Cumyn, directeur du Service d'inspection des navires à vapeur, M. Munro, surintendant, coques et machines, A. Kay, inspection des navires à vapeur, et W.A. Thornton, adjoint exécutif (chemins de fer); *de la Commission maritime canadienne*: MM. L.-C. Audette, président, N.A. Paton, contrôleur, le capitaine F.B. Latchmore, inspecteur; *du Conseil des ports nationaux*, M. M. Archer, président.

Le président constate qu'il y a quorum et met en délibération le crédit 424 (Division nautique—Administration, exploitation et entretien).

MM. Hees et Wilson répondent aux questions.

Le crédit 424 (Division nautique—Administration, exploitation et entretien) est approuvé.

Le crédit 632 (supplémentaire) (Division nautique—Administration, exploitation et entretien) est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 425 (Section du pilotage—Administration, exploitation et entretien) est mis en délibération et M. Hees, M. Baldwin et le capitaine Slocombe répondent aux questions.

Le crédit 425 (Section du pilotage—Administration, exploitation et entretien) est approuvé.

Le crédit 633 (supplémentaire) (Section du pilotage—Administration, exploitation et entretien) est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 426 (Service d'inspection des navires à vapeur) est mis en délibération et MM. Cumyn et Audette répondent aux questions.

Le crédit 426 (Service d'inspection des navires à vapeur) est approuvé.

Le crédit 427 (Service de signalisation maritime) est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 428 (Service du chenal maritime—Administration, exploitation et entretien) et le crédit 429 (dragage à forfait) sont mis en délibération et approuvés.

Le crédit 636 (supplémentaire)—(Frais d'une enquête sur le cabotage au Canada) est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 419 (Service de la marine) du consentement général, est remis en délibération et, après discussion, est clos.

Le crédit 470 (Commission maritime canadienne—Administration) est mis en délibération et M. Audette est interrogé.

Le crédit 470 (Commission maritime canadienne) est approuvé.

Le crédit 650 (supplémentaire)—(Commission maritime canadienne—Administration) est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 471 (Commission maritime canadienne—Subventions aux navires à vapeur) est mis en délibération et MM. Audette et Latchmore sont interrogés.

Le crédit 471 (Commission maritime canadienne—Subventions aux navires à vapeur) est approuvé.

Le crédit 651 (supplémentaire) (Commission maritime canadienne—Subventions aux navires à vapeur) est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 472 (Avances au Conseil des ports nationaux) est mis en délibération. M. Archer est interrogé.

Le crédit 472 (Avances au Conseil des ports nationaux) est approuvé.

Le crédit 516 (Avances au Conseil des ports nationaux) est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 662 (supplémentaire)—(Augmentation à \$6,000,000—caisse renouvelable) est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 430 (Services des chemins de fer et des navires à vapeur—Réparations et dépenses—Wagons officiels) est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 433 (Dépense de Canso—Améliorations et installations afférentes au transport) est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 434 (Dépense de Canso—Entretien de la chaussée) est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 435 (Agrandissement des installations de quai et de terminus à North Sydney (N.-E.)) est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 436 (Construction—Installations de quai et de terminus à Port-aux-Basques (T.-N.)) est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 437 (Construction ou acquisition de transbordeurs d'autos et de matériel) est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 438 (Services côtiers de Terre-Neuve—Construction ou acquisition de navires et de matériel pour le transport des passagers et des marchandises) est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 439 (Service de transbordement entre Yarmouth (N.-E.) et Bar Harbour, Maine (E.-U.)) est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 440 (Coût de l'expertise des biens du chemin de fer de Terre-Neuve) est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 441 (Dégaussage des navires immatriculés au Canada) est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 444 (Subvention de \$25,000 par mille en vue de la construction d'une ligne de chemin de fer) est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 445 (Pension à d'anciens pilotes) est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 446 (Caisse de prévoyance des cheminots) est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 447 (Pensions supplémentaires aux anciens employés des Services des chemins de fer, des navires à vapeur et des télécommunications de Terre-Neuve) est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 448 (Paiement à la veuve de feu John H. Tudhope) est mis en délibération et adopté.

A midi et 35 minutes, le Comité s'ajourne au jeudi 3 juillet 1958, à dix heures du matin.

Le secrétaire du Comité,
J. E. O'CONNOR.

TEMOIGNAGES

MARDI 1er juillet 1958,
10 heures du matin.

LE PRESIDENT: Messieurs, il y a quorum.

Ce matin nous étudions de nouveau le budget principal et les crédits supplémentaires du ministère des Transports.

Credit 424. Division nautique—Administration, exploitation et entretien, y compris les subventions et contributions, selon le détail des affectations; récompenses pour sauvetage de vies humaines à bord de navires en détresse; subvention à une compagnie de sauvetage et remboursement de dépenses, y compris les dépenses réservées, faites à l'égard de marins canadiens en détresse (expression définie à l'art. 306 de la Loi sur la marine marchande du Canada).....\$ 546,871

LE PRESIDENT: Messieurs, y a-t-il des questions se rapportant à ce crédit?

M. HOWARD: Avant que nous en arrivions à l'étude de ce crédit, je me demande s'il serait trop difficile, ceci se rapporte à la construction des phares,—d'obtenir une explication de la différence entre le coût estimatif, qui paraît aux affectations de l'an dernier, de 2 millions de dollars et celui qui paraît aux affectations de cette année, \$3,500,000.

LE PRESIDENT: Cette question se rapporte à un autre crédit.

M. HOWARD: Oui, elle se rapporte au crédit 420, je crois.

L'hon. GEORGE HEES (*ministre des Transports*): Je crois que vous avez posé un certain nombre de questions l'autre jour à ce sujet. M. Baldwin sera ici dans quelques minutes. Il aura les réponses pour vous, je pense.

LE PRESIDENT: Pourriez-vous attendre que M. Baldwin arrive?

M. HOWARD: Oui, certainement.

LE PRESIDENT: Merci, monsieur Howard. Lorsque M. Baldwin arrivera me rappellerez-vous de revenir sur ce sujet?

Y a-t-il des questions concernant le crédit 424?

M. HOWARD: Je me demande si nous pourrions avoir une explication sur ce crédit de subventions et contributions au montant de \$15,000 qui apparemment est une subvention à l'Association des propriétaires de remorqueurs de la Colombie-Britannique?

LE PRESIDENT: Je demanderai à M. Norman Wilson, directeur des Services de la marine, de répondre à cette question.

M. N. WILSON (*directeur des Services de la marine, ministère des Transports*): L'explication de ce crédit repose sur le fait que l'Association des propriétaires de remorqueurs de la Colombie-Britannique a joué un très grand rôle dans le programme de recherches et sauvetage sur la côte de l'Ouest. C'est avec sa collaboration que nous avons engagé l'un de ses anciens employés comme agent de coordination du service de la Marine auprès du centre de recherches et de sauvetage de l'Aviation royale du Canada. Ces \$15,000 comprennent son salaire et celui de son adjoint.

(Le crédit est approuvé.)

Crédit 632 (Supplémentaire) Division nautique—Administration, exploitation et entretien, y compris les subventions et contributions, selon le détail des affectations—Crédit supplémentaire.....	\$	1,000
Crédit 425—Section du pilotage—Administration, exploitation et entretien, y compris l'autorisation de faire des avances provisoires recouvrables n'excédant pas \$20,000.....	\$	720,258

M. FISHER: A propos du crédit de la Section du pilotage, monsieur le président, j'ai à poser un certain nombre de questions se rapportant toutes aux négociations ou discussions qui ont eu lieu entre le ministère des Transports et le département correspondant des Etats-Unis selon l'aide mémoire présenté le 20 mars au Département d'Etat des Etats-Unis. Je me demandais justement si le sous-ministre ou le ministre sont en mesure de faire une déclaration sur les relations entre le ministère et la *Shipping Federation of Canada* en regard des tentatives de la *Shipping Federation* de déclarer sa propre circonscription de pilotage?

M. HEES: Je ne suis pas tout à fait certain de ce que vous entendez par "relations", monsieur Fisher.

M. FISHER: J'ai ici copie d'une lettre écrite le 25 avril par le sous-ministre à M. Mason, président de la *Shipping Federation of Canada*. J'aimerais que le sous-ministre explique comment cette lettre a pu être écrite et ses origines.

M. J.R. BALDWIN (*sous-ministre, ministère des Transports*): Je ne suis pas certain à quelle lettre vous vous reportez. J'ai écrit plusieurs lettres en diverses occasions à M. Mason, alors je me demande à laquelle vous vous reportez. Est-ce la lettre qui fut écrite après que la fédération eut pris l'initiative de son plan de circonscription de pilotage?

M. FISHER: Oui.

M. BALDWIN: Sur quel point en particulier voulez-vous une explication? Voulez-vous savoir pourquoi la lettre fut écrite?

M. FISHER: Oui.

M. BALDWIN: Je pense que le point auquel vous vous intéressez, monsieur, c'est le fait que la *Shipping Federation* ait décidé au début de l'année présente de faire des arrangements pour le pilotage à son propre compte des navires de ses membres dans l'étendue allant de Port Weller à Sarnia. Elle était tout à fait dans son droit parce qu'il n'y a pas de circonscription de pilotage ou autorité de pilotage dans les Grands lacs. Elle décida que les services de pilotage qu'elle voulait étaient en rapport avec les opérations de ses membres sur les Grands lacs. La fédération nous fit connaître ses projets et ses vues à ce sujet, et comme je le disais, elle était tout à fait justifiée de poursuivre ces arrangements.

J'ai souvenance que la lettre fut écrite parce que, en organisant son affaire, la fédération avait employé une phrase donnant l'impression qu'elle établissait une circonscription de pilotage avec l'approbation du ministère des Transports. Nous avons jugé à propos de lui écrire une lettre lui indiquant notre attitude générale qui était qu'elle était justifiée de prendre les mesures qu'elle prenait mais qu'elle ne devait pas donner l'impression que c'était là un projet approuvé par le ministère des Transports.

M. HEES: Monsieur Fisher, peut-être, afin de répondre à votre question pourrais-je vous donner certains renseignements sur la situation en général du

pilotage sur les Grands lacs; peut-être cela couvrirait-il quelques-uns des points que vous avez à l'esprit. Je vous donnerai ces renseignements si vous avez terminé vos questions concernant cette lettre particulière.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'ai une question dans cet ordre d'idées.

Le PRESIDENT: M. Fisher a-t-il fini de traiter de cette lettre particulière?

M. FISHER: Pourquoi les représentants de la *Shipping Federation of Canada* comptaient-ils que vous approuveriez qu'ils aillent de l'avant avec cet arrangement? Je vous entraîne peut-être là dans une hypothèse.

M. HEES: Peut-être que si je pouvais continuer . . .

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'ai une question consécutive à la question de M. Fisher.

Cette soi-disant circonscription de pilotage que la *Shipping Federation of Canada* a établie n'a aucun effet en loi?

M. BALDWIN: Elle n'a aucun effet en droit.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): S'applique-t-elle à ses membres? Le seul moyen par lequel une circonscription de pilotage peut être créée est un amendement à la Loi de la marine marchande?

M. BALDWIN: Ou en vertu des pouvoirs en vigueur sous le régime de la Loi de la marine marchande.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): En d'autres mots, par un décret du conseil?

M. BALDWIN: C'est exact.

M. FISHER: Voulez-vous dire par cette dernière réponse, monsieur Baldwin, que l'article 324 vous donne le pouvoir d'établir une circonscription sans un amendement à la Loi de la marine marchande?

M. BALDWIN: Je crois que la réponse à cela serait affirmative, si les circonstances s'appliquaient au genre de circonscription de pilotage qui est prévue à l'article 324.

M. HEES: Si je continuais, mon exposé pourrait sans doute éclaircir quelques-unes des questions que vous voudriez poser.

La situation dans les Grands lacs est, en fait, une querelle privée entre les capitaines de navires et les propriétaires ou armateurs. Quand même le différend intéresse le pilotage, le ministère des Transports n'a présentement aucun pouvoir statutaire pour traiter de questions de pilotage sur les Grands lacs, et tout ce que nous avons pu faire, par conséquent, est d'offrir aux deux parties nos bons offices pour essayer de résoudre la querelle actuelle.

Nous savions depuis déjà quelque temps qu'avec l'achèvement de la canalisation qui permettra le passage de navires étrangers de plus grandes dimensions dans les Grands lacs, le problème de définir la compétence en matière de navigation viendrait en évidence. Le Congrès des Etats-Unis a mis à l'étude une loi qui assurerait le contrôle en matière de pilotage dans les eaux américains des Grands lacs. La forme exacte que prendra cette loi et la façon suivant laquelle elle sera appliquée, à savoir si elle s'appliquera à toutes les eaux ou seulement à

certaines eaux délimitées, est quelque chose qui ne pourra être déterminé que lorsque la loi des Etats-Unis aura été adoptée et appliquée. Des dispositions, cependant, ont été prévues dans ce projet de loi pour assurer une étroite collaboration avec les autorités canadiennes sur une base de réciprocité.

En vue de cette situation, nous avons également mis à l'étude un projet de loi qui accorderait à mon ministère le pouvoir de traiter de questions de pilotage dans les eaux canadiennes des Grands lacs, et il est vraisemblable que le Parlement en sera saisi en temps et lieu.

A mon sens, les problèmes des Grands lacs qui se posent présentement proviennent d'un ensemble de facteurs. D'une part, il y a la question de savoir si un pilote spécial devrait être à bord d'un navire dans toutes les eaux des Grands lacs ou si, d'autre part, le pilotage est nécessaire seulement dans des eaux délimitées, c'est-à-dire les chenaux, les approches et cours d'eau difficiles, sans qu'un pilote soit exigé dans les eaux libres et lacs étendus où n'existent ni chenaux difficiles ni approches étroites. Ceci, d'autre part, se rattache au coût croissant du pilotage et au fardeau économique que, d'après les armateurs le pilotage dans toutes les eaux entraînerait.

M. FISHER: Pourrais-je poser juste une question, monsieur le Ministre?

M. HEES: Oui.

M. FISHER: Le Ministre pourrait-il nous dire si la *Dominion Marine Association* et la *Lake Shippers' Association* ont fait des représentations à ce sujet? Considèrent-elles que ceci serait une charge de plus?

M. BALDWIN: Leurs navires n'emploient pas de pilotes, monsieur.

M. FISHER: Voilà le point que je veux faire ressortir. Elles n'ont fait aucune protestation?

Une VOIX: Pourquoi en feraient-elles?

M. FISHER: Elles n'ont aucunement protesté. Vous parliez seulement de navires étrangers lorsque vous disiez que cela imposerait un droit de péage aux navires étrangers?

M. BALDWIN: Cela se rapporte aux navires au long cours.

M. FISHER: Soit britanniques soit étrangers?

M. BALDWIN: Oui.

M. CHEVRIER: Cette loi sera introduite devant le Congrès pour rendre le pilotage obligatoire du côté des Etats-Unis, n'est-ce pas?

M. BALDWIN: Oui.

M. CHEVRIER: Nous n'avons pas l'intention d'en faire autant du côté canadien? Notre intention est de rendre le pilotage facultatif. Comment alors cela sera-t-il possible, ou jusqu'à quel point sera-t-il possible de collaborer avec les Américains si le pilotage est obligatoire pour eux et facultatif pour nous?

M. BALDWIN: Pour ce qui est de leurs navires naviguant sur nos eaux qui ont des pilotes à bord, nous reconnaitrons le certificat d'aptitude de ceux-ci et les Américains reconnaitront nos certificats d'aptitude. Si nos navires naviguent

dans leurs eaux avec nos pilotes à bord, ils reconnaîtront ceux-ci comme des pilotes authentiques.

M. CHEVRIER: En d'autres mots, nous établirons une loi qui rendra le pilotage volontaire de notre côté, bien qu'il soit obligatoire chez nos voisins?

M. HEES: Nous n'avons pas présenté de projet de loi.

M. CHEVRIER: Non.

M. HEES: Il en est simplement question.

M. CHEVRIER: Vous devrez adopter une loi, je suppose, s'il y en a une du côté américain?

M. BALDWIN: Nous n'avons encore reçu, monsieur, aucune communication officielle de Washington. Cependant, vous avez peut-être vu, comme moi, un communiqué de presse de Washington disant que le Sénat avait suspendu l'étude de son projet de loi afin de permettre que de nouvelles discussions aient lieu entre les Etats-Unis et le Canada et entre les Etats-Unis et d'autres pays qui avaient soulevé certains points concernant le projet de loi.

M. FISHER: J'ai une question faisant suite à cette réponse. Les Américains reconnaissent-ils entièrement que nos navires d'eaux intérieures battant pavillon canadien ne seront pas tenus d'avoir de pilote à bord?

M. BALDWIN: Pas exactement de la manière que vous l'entendez, monsieur. Ils reconnaissent que si un navire a une personne à bord qui est dûment qualifiée selon nos règlements, ils accepteront cette certification.

M. FISHER: N'est-il pas vrai que l'une des raisons principales pour lesquelles les Américains ont établi cette loi tient à ce que chacun des états a le pouvoir de créer des circonscriptions de pilotage? L'une des raisons pour lesquelles les Américains ont introduit cette mesure fédérale prédominante est pour contourner cette situation afin d'avoir un système uniforme dans tous les états?

M. HEES: Je ne voudrais pas faire d'observations sur les intentions des législateurs d'un autre pays.

M. FISHER: Monsieur le président, cela me semble un peu injuste étant donné que notre gouvernement a fait des représentations aux Etats-Unis aux fins de ralentir ou bloquer l'adoption de ce projet de loi jusqu'à ce que nous ayons eu des discussions.

M. HEES: Un moment. Ce pays n'a pas fait de représentations aux Etats-Unis aux fins qu'ils ralentissent quoique ce soit. J'ai exposé clairement ce point devant la Chambre des communes l'autre jour. Nous avons eu de nombreuses discussions avec eux à ce sujet; nous avons dit aux autorités ce que nous en pensions et elles nous ont dit ce qu'elles en pensaient, mais nous ne leur avons pas demandé de ralentir quoi que ce soit. Je n'ai pas l'intention de faire des observations sur les intentions que peut avoir un autre gouvernement à l'égard d'un projet de loi.

M. FISHER: J'aimerais que l'on prenne acte de cette déclaration du sénateur Magnuson.

“... que le Département d'Etat, qui n'avait formulé aucune objection pendant les délibérations de la Chambre, communiqua avec lui par téléphone mardi pour solliciter un délai en raison de l'opposition du gouvernement canadien”

M. HEES: Nous n'avons aucunement demandé de ralentir l'adoption du projet de loi. Nous avons simplement exposé notre point de vue sur toute cette question, c'est tout. Ce que vous avez lu est l'interprétation d'un journaliste qui relatait ce qu'il croyait s'être produit. Nous n'avons pas, comme je le dis, demandé de ralentir le mouvement. Nous avons simplement mis les autorités américaines au courant de nos vues concernant toute cette question.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): En réponse à la question de M. Chevrier il y a une minute, il a été suggéré que le pilotage sur la partie canadienne des Grands lacs devrait être entièrement facultatif. Si je comprends bien, les amendements en général nous permettront d'avoir des circonscriptions de pilotage et d'exiger le pilotage là où le gouvernement le juge essentiel. Cela sera-t-il entièrement volontaire?

M. BALDWIN: J crois qu'il y a probablement une légère différence dans les termes plutôt que dans les réalités, monsieur. En fait, il n'y a de pilotage obligatoire nulle part au Canada. La Loi de la marine marchande est bien explicite sur ce point. Aucun navire ne peut être tenu d'avoir un pilote à son bord.

Cependant, dans certaines circonstances on peut réclamer d'un navire des droits de pilotage. Cela est une contrainte passablement indirecte.

M. FISHER: La situation américaine est-elle la même, monsieur Baldwin?

M. BALDWIN: Non, monsieur.

M. FISHER: On exige en fait des pilotes?

M. BALDWIN: La présence de pilotes peut être exigée à bord des navires dans certaines parties des circonscriptions de pilotages des Etats-Unis?

M. FISHER: Notre gouvernement a-t-il étudié les raisons pour lesquelles les Américains ont insisté sur la présence de pilotes à bord? Est-ce surtout pour des raisons de sécurité ou pour des raisons de protection?

M. CHEVRIER: Je crois que je peux le dire, pour ce que cela vaut.

LE PRESIDENT: Nous le direz-vous, pour ce que cela vaut, monsieur Chevrier?

M. CHEVRIER: Les Américains sont d'avis qu'un navire empruntant le canal de Panama ne doit pas être conduit à travers ce canal sans un pilote. Ils croient que la voie maritime du Saint-Laurent devrait être réglementée de la même manière. Ce sont là les représentations qu'ils nous firent lorsque j'occupais un autre poste.

Je sais que M. Castle était bien désireux d'avoir le pilotage obligatoire dans les deux écluses du canal américain simplement parce que le pilotage obligatoire avait bien fonctionné dans le canal de Panama.

LE PRESIDENT: Le canal de Panama, monsieur Chevrier, est un canal beaucoup plus étroit que le Saint-Laurent.

M. BIGG: Il est aussi stratégiquement plus important.

M. FISHER: L'une des raisons tient-elle au fait que les Américains sont préoccupés du point de vue de la sécurité?

M. HEES: Cela se pourrait, mais, encore une fois, je ne veux pas faire de commentaires sur les vues motivant un acte réel ou proposé d'un autre pays.

M. FISHER: Prenons le point de vue canadien, monsieur le président. Le ministre conçoit-il que les navires étrangers puissent porter atteinte à la sécurité sur le parcours des voies maritimes des Grands lacs et du Saint-Laurent?

M. HEES: Nous ne le croyons pas.

M. FISHER: Lorsque des accidents surviennent sur les Grands lacs et le Saint-Laurent, est-il nécessaire qu'un rapport soit soumis au ministère des Transports?

M. HEES: Si l'accident survient dans les eaux canadiennes, oui, nous recevons toujours un rapport.

M. FISHER: Tous les accidents sont rapportés au ministère des Transports?

M. HEES: Oui, il n'y a pas d'obligation légale, mais c'est certainement l'usage.

M. FISHER: Il n'y a pas d'obligation légale en ce qui concerne le rapport d'un accident.

M. HEES: Non.

M. FISHER: Depuis que ces navires étrangers ont commencé à naviguer sur les eaux supérieures des Grands lacs sans pilote, vous a-t-on signalé des accidents dans lesquels y en aurait eus d'impliqués?

M. HEES: J'aimerais répondre à cette question.

Nous le savons certainement si un accident survient à l'intérieur de nos eaux.

Le PRESIDENT: Avez-vous une question, monsieur McDonald?

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Non, monsieur le président. La dernière réponse m'a dit ce que je voulais savoir.

Le PRESIDENT: Y a-t-il d'autres questions concernant le crédit 425?

M. HEES: J'ajouterais ici que malgré que les navires étrangers ne soient pas tenus de faire rapport d'accidents, les navires britanniques et canadiens doivent en faire rapport.

M. FISHER: Aviez-vous encore à compléter votre déclaration, monsieur le ministre?

M. HEES: Oui.

Vu les demandes d'augmentations très marquées dans les taux de pilotage de la part des pilotes particuliers sur les Grands lacs cette année, la *Shipping Federation* a décidé de mettre fin à sa pratique antérieure d'employer des pilotes sur toutes les eaux des Grands lacs, et de les employer seulement sur certaines eaux délimitées, à savoir l'étendue entre Port Weller et Sarnia, qui est la partie la plus difficile des Grands lacs.

Mon ministère, en faisant savoir à la *Shipping Federation* et aux capitaines de navires qu'il serait consentant à se rencontrer avec les deux parties en tout

temps, a aussi fait savoir que malgré que nous manquions de pouvoirs pour réglementer le pilotage sur les Grands lacs, du point de vue maritime, nous jugeons qu'une navigation de toute sécurité est praticable soit avec l'emploi général de capitaines dans toutes les eaux, ou un emploi plus restreint dans les eaux délimitées. Ceci est en grande partie l'affaire d'établir un plan convenable.

Nous-mêmes, nous n'en viendrons à aucune décision finale quant à la ligne de conduite que nous devons ou devrions suivre à cet égard tant que nous n'aurons pas constaté quelle loi sera adoptée par le Congrès des Etats-Unis, et, évidemment, tant que le Parlement n'aura pas jugé à propos de légiférer pour nous donner le pouvoir de nous occuper de cette question dans les eaux canadiennes des Grands lacs également.

M. FISHER: Monsieur le président, y a-t-il un conflit entre ces pouvoirs réglementaires mentionnés dans la déclaration que le ministre vient de faire et l'article 324 de la Loi de la marine marchande?

M. BALDWIN: Non. Nous ne considérons pas que l'article 324 suffise pour contrôler la situation des Grands lacs, monsieur.

M. FISHER: Certains membres de la *Great Lakes Pilotage Association* m'ont dit être d'avis que leurs problèmes sont traités par des représentants du ministère qui sont surtout des marins hauturiers. Ils croient que les réponses à leurs questions tendent à être inspirées par des représentants du ministère qui ressentent un certain antagonisme vis-à-vis les pilotes des Grands lacs.

Je n'affirme pas qu'il en soit ainsi mais j'aimerais obtenir une réponse. Est-il exact que les représentants du ministère qui s'occupent des questions maritimes ou des questions de pilotage dans le système des Grands lacs sont des marins de haute mer.

M. HEES: Je suis sûr que les personnes qui s'occupent de ces affaires au ministère n'ont aucun parti pris.

M. FISHER: Est-ce un fait que les fonctionnaires supérieurs de votre ministère sont cent pour cent des hommes d'expérience hauturière?

M. HEES: Le capitaine Slocombe qui est assis à cette table a navigué six ans sur les Grands lacs.

M. FISHER: Où a-t-il obtenu sa première formation?

Le PRESIDENT: Je demanderai au capitaine Slocombe de répondre à votre question.

Le capitaine F. SLOCOMBE (*chef de la Division nautique, ministère des Transports*): J'avais un brevet de capitaine au long cours mais naviguant sur les lacs, je suis reparti du bas de l'échelle, comme matelot de pont et je suis devenu premier officier sur les lacs. Je sais donc quelque chose des Grands lacs.

M. FISHER: Je n'insinuais pas que vous ne saviez rien des Grands lacs, mais plutôt qu'il existait une antipathie fondamentale envers les hommes d'eaux intérieures.

M. HEES: Nous sommes d'avis qu'il n'y a aucun antagonisme envers qui que ce soit. Je l'affirme catégoriquement. J'ai confiance que les hauts fonction-

naires de notre ministère traitent d'une façon juste et objective, et sans partialité aucune, tous problèmes qui se présentent devant eux.

Notre rôle est de faire un travail impartial et objectif, et si nous ne le faisons pas, je serais intéressé de connaître des cas précis où nous y aurions manqué.

M. FISHER: Puis-je demander si les droits qui sont exigés par la *Shipping Federation of Canada* de ses propres membres sont entièrement une affaire de régie interne?

M. HEES: C'est entièrement sa propre affaire.

M. FISHER: Vous avez fait une déclaration concernant des représentations ou discussions avec les Etats-Unis. Le ministre a fait une déclaration ici à l'effet qu'il est inquiet du niveau élevé des droits de pilotage qui pourrait être un fardeau pour les armateurs et pourrait par conséquent annihiler certains des avantages de la voie maritime. Cependant, vous disiez que la *Shipping Federation of Canada* entretenait, à propos des Grands lacs, des vues coïncidant avec les vôtres.

M. HEES: Si la *Shipping Federation of Canada* devait avoir des vues coïncidant avec les nôtres, ceci n'est pas une critique contre nous.

M. FISHER: Ce sont exactement les mêmes vues.

M. HEES: Je suis convaincu, et mon ministère l'est également, que d'imposer des droits de pilotage aux armateurs là où des pilotes ne sont pas nécessaires équivaut à l'imposition d'un supplément inutile aux frais généraux d'expédition qui devront être assumés par le public consommateur éventuellement.

M. FISHER: Néanmoins, monsieur le ministre, la Garde côtière des Etats-Unis n'est pas d'accord avec ce point de vue.

M. HEES: Il n'importe peu que la Garde côtière des Etats-Unis admette ceci ou cela. Ceci est mon avis et l'avis de mon ministère.

Le PRESIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur 425? Sinon veuillez vous reporter au crédit supplémentaire 633.

(Les crédits 425 et 633 sont approuvés.)

Crédit 426. Inspection des navires à vapeur, y compris l'exécution de la convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et de la convention sur les lignes de charge et contributions selon le détail des affectations\$ 999,901

M. MCBAIN: Pourrions-nous avoir un aperçu du nombre de fois que ces inspections sont effectuées?

M. HEES: M. Cumyn répondra à votre question.

M. CUMYN (*directeur de l'inspection des navires à vapeur, ministère des Transports*): L'inspection des navires à passagers se fait annuellement. A bord des petits bateaux à passagers jaugeant moins de dix tonnes, je dirais qu'elle a lieu tous les quatre ans.

L'inspection de navires ne portant pas de passagers est effectuée une fois tous les quatre ans mais il y a un genre d'inspection annuelle qui est très mineure. Il n'y a pas d'inspection pour les bateaux de plaisance.

Le PRESIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. HOWARD: Y a-t-il des frais de comptés à la compagnie propriétaire du navire que vous visitez en rapport avec l'inspection? Est-ce qu'une partie du coût de l'inspection est exigée du propriétaire du navire?

M. CUMYN: Oui, il y a un tarif d'inspection qui est basé sur le tonnage. Si un inspecteur voyage aux Etats-Unis, ses frais de déplacement aux Etats-Unis sont recouvrables par le Ministère.

M. HOWARD: Mais pas au pays?

M. CUMYN: Non, monsieur.

M. HOWARD: Je me le demandais. Je ne puis trouver aucune mention de ceci quoiqu'il pourrait y en avoir une ici dans les détails du service d'inspection. Où y a-t-il mention des recettes estimatives provenant de ce genre de droits, s'il y en a une?

M. BALDWIN: Voulez-vous dire le revenu provenant des droits d'inspection des navires à vapeur?

M. HOWARD: Oui, monsieur.

M. BALDWIN: Je ne suis pas certain si nous l'avons.

M. CHEVRIER: Est-ce à ce chapitre que nous considérons les règlements du ministère régissant les petits bateaux?

M. BALDWIN: En partie à ce chapitre et en partie à celui de la division nautique.

M. CHEVRIER: J'allais vous demander comment l'enquête sur l'accident mortel concernant des officiers de la Gendarmerie royale du Canada se poursuivait et qui la conduisait.

M. BALDWIN: Répondant d'abord à la question de M. Howard, les droits annuels sous le chef navires à vapeur et inspection en 1958-59 sont calculés à \$115,000.

M. HOWARD: Où ceci est-il indiqué dans le détail du budget et des dépenses?

M. BALDWIN: Je doute que ce soit indiqué dans les détails du livre des affectations. Cela paraît peut-être dans le rapport de l'Auditeur général ou quelque chose de la sorte.

M. HOWARD: Mais, éventuellement, cela paraît au total?

M. BALDWIN: Non, cela va directement au Fonds du revenu consolidé.

M. CHEVRIER: Puis-je demander comment l'enquête se poursuit sur la perte de vie des officiers de la Gendarmerie royale du Canada et qui la conduit?

M. BALDWIN: Sur cette question particulière, il y a eu une enquête très approfondie tenue par le coroner avec des représentants du ministère des Transports participant à la fois comme observateurs et comme témoins.

Nous croyons que les renseignements obtenus en l'occurrence précisent assez bien la situation, à moins que nous ne recevions une demande spéciale de procéder à de nouvelles enquêtes officielles.

M. HEES: Oui, j'ai lu le rapport et je crois que ce fut une enquête très très approfondie. Il y a deux points qui nous concernent sur lesquels vous voudrez peut-être des explications: d'abord les dispositions que nous prendrons à l'avenir concernant les plaques qui doivent être placées en dedans des petits navires, puis celles qui concernent les appareils de sauvetage. Aimeriez-vous avoir une réponse?

M. CHEVRIER: Dois-je comprendre que le ministère des Transports n'institue pas d'enquête?

M. HEES: Nous ne pensons pas qu'il y ait nécessité de poursuivre l'enquête parce que, ayant lu la transcription des témoignages déjà recueillis, tous les détails semblent avoir été suffisamment considérés.

Nous prenons des dispositions à propos des deux questions dont j'ai parlé.

Le PRESIDENT: M. Smith, (*Simcoe-Nord*).

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): On se propose de changer les plaques de charge qui sont fixées aux petits navires?

M. BALDWIN: Oui. Nous avons été en rapport avec la *Canadian Boating Federation* qui a collaboré avec nous pour établir ce régime des plaques de charge. C'est un régime volontaire à l'intention des fabricants; et nous avons maintenant convenu avec eux des différents genres de bateaux sur lesquels de nouvelles plaques seront installées.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ceci comprendra un avis que la charge comprend l'équipement?

M. BALDWIN: Je ne crois pas que la rédaction exacte en ce moment soit réglée, mais lorsque nous disons charge brute cela comprend le tout, passagers aussi bien que tout le reste.

M. HEES: Les machines aussi, évidemment.

M. DRYSDALE: Quelles sont les dispositions prises pour éprouver les appareils de sauvetage?

M. BALDWIN: D'après un projet très poussé, mis au point en collaboration avec les manufacturiers, des spécifications prescrites dans des règlements du gouvernement canadien sont l'oeuvre d'un comité de spécifications qui comprenait également des représentants du gouvernement et de l'industrie. Chaque nouveau genre d'appareil de sauvetage est soumis à une épreuve très intensive de flottaison par notre propre service d'inspection de navires à vapeur avant qu'il soit approuvé.

M. DRYSDALE: Lorsque l'article est expérimenté en premier lieu et approuvé, une épreuve subséquente est-elle faite à bord des bateaux?

M. BALDWIN: Non. Lorsque l'article reçoit l'approbation du gouvernement, c'est une indication qu'il répond aux exigences en matière d'épreuves de flottaison et le reste.

M. DRYSDALE: Que voulez-vous dire?

M. CUMYN: Les inspecteurs examinent les brassières de sauvetage pour s'assurer que le canevas ne s'est pas déchiré ou que le capoc n'a pas perdu sa flottabilité, et pour constater si tous ces éléments sont encore résistants et que la brassière de sauvetage en général est en état de servir.

M. HALES: Est-ce que ce service d'inspection s'occupe de la protection contre les incendies sur les navires à passagers?

M. HEES: Oui, il s'en occupe.

M. HALES: Et il y a une inspection pour la protection contre les incendies, les exercices de sauvetage et tout le reste?

M. HEES: M. Cumyn répondra à votre question.

M. CUMYN: En ce qui concerne les navires à passagers, nous avons des hommes qui visitent chaque gros paquebot au moins annuellement et qui s'enquièreent de la discipline et de l'entraînement de l'équipage.

L'inspecteur des navires à vapeur lorsqu'il émet le certificat relatif au navire enquête aussi jusqu'à un certain point sur cet aspect.

M. BIGG: Sauf erreur, il n'y a pas d'inspection des bateaux de moins de dix chevaux-vapeur.

Le PRESIDENT: C'est exact.

M. WRATTEN: Est-ce l'intention du ministère que les plaques de poids soient fixées sur les petits bateaux tels que les yachts de plaisance de 14 à 15 pieds?

M. BALDWIN: C'est un régime d'application volontaire que nous avons mis au point avec la *Canadian Boat Federation* et les industries de la fabrication et de la distribution. Nous ne pouvons obliger personne à fixer une plaque, mais nous avons obtenu une excellente collaboration en persuadant les intéressés de le faire. Je crois que la grande majorité des manufacturiers de bateaux, des manufacturiers de bateaux de plaisance fabriquant des embarcations pour moteurs hors-bord, font maintenant usage de ces plaques.

M. WRATTEN: Je me demandais ce qui en était, quand il y a tant de petits propriétaires de bateaux et de constructeurs de bateaux qui produisent quatre ou cinq yachts de plaisance par année.

M. BALDWIN: Nous n'avons pu les inclure tous, mais nous avons trouvé que virtuellement tout le monde était prêt à collaborer avec notre inspection.

M. HEES: La publicité qui a entouré récemment l'accident en question portera de plus en plus d'acheteurs de bateaux à rechercher cette plaque-là à l'avenir et à s'assurer qu'ils ne surchargent pas leur embarcation.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Le ministère se propose-t-il d'assujettir les propriétaires de petits bateaux à une réglementation interdisant, par exemple, la conduite, par un enfant de dix ans seul, d'une embarcation de 14 pieds et de 35 c.-v.

Je suis allé dans le Nord fréquemment, et nous savons tous qu'il y a eu beaucoup d'accidents ces dernières années. Le ministère envisage-t-il un genre quelconque de règlement quant à l'âge des personnes pouvant conduire des embarcations de ce genre?

M. HEES: Non. Je crois que vous devez vous en remettre jusqu'à un point au bon sens des propriétaires de bateaux eux-mêmes.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*) : L'industrie automotrice a commencé il y a un certain temps, et je crois que d'ici dix à douze ans les bateaux sur ces petits lacs seront d'une dimension très considérable.

M. WRATTEN : Vous auriez besoin de toute l'armée canadienne pour les surveiller.

--- M. CHEVRIER : Je doute fort que le ministère des Transports puisse réglementer une telle chose parce qu'elle ne vient pas sous la juridiction du gouvernement fédéral. C'est une affaire provinciale qui touche à la propriété et aux droits civils.

Le gouvernement fédéral a juridiction en la matière seulement à cause de la navigation, mais je ne crois pas qu'il puisse aller plus loin que cela.

M. BALDWIN : Nous avons l'autorité statutaire d'imposer un régime de permis aux conducteurs de bateaux. Nous nous contentons actuellement de délivrer des permis pour les embarcations mais nous pourrions également exiger des permis des conducteurs de bateaux.

Nous avons discuté de cela en plus d'une occasion avec les divers groupes intéressés. Il en fut question à l'assemblée que nous tenions l'hiver dernier avec l'industrie et divers groupes nautiques.

Un problème qui se pose toujours est celui dont M. Wratten parlait, à savoir, qu'il faudrait un organisme très considérable pour surveiller convenablement l'application du régime en ce qui concerne les petits bateaux.

De plus, il existe un grand nombre de difficultés dans l'application d'un régime d'inspection et de permis nautiques de conduire, et, quoique l'on ait été généralement d'avis qu'il pourrait devenir nécessaire un jour, on jugeait très important pour l'heure de voir ce qu'il serait possible d'obtenir par la coopération et l'éducation, au lieu de chercher à édicter de nouvelles lois et de nouveaux règlements.

Donc, je crois que nous aurons de nouvelles recommandations et discussions sur ce sujet des permis des conducteurs, mais nous n'avons encore atteint le moment où nous croyons devoir décréter la mesure.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*) : La police provinciale de l'Ontario, par exemple, n'est-elle pas autorisée à poursuivre les contrevenants aux règlements concernant les bateaux sur les lacs, ou cela appartient-il à la Gendarmerie royale du Canada?

M. BALDWIN : Toute autorité policière peut faire respecter les règlements fédéraux concernant les petits bateaux, cette autorité fut-elle provinciale, municipale ou la Gendarmerie royale du Canada.

Le PRESIDENT : C'est-à-dire, si quelqu'un porte plainte.

M. BALDWIN : Oui, ou s'il arrive que les agents soient là et que quelque chose se produise en leur présence.

M. CHEVRIER : Quelle est la situation concernant la convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer? A quel moment a eu lieu la dernière convention?

M. CUMYN: La dernière convention se rapportant à la sauvegarde de la vie humaine en mer a été tenue en 1948. Nous avons un dossier de requêtes pour la tenue d'une autre convention. Je pense que nous avons recueilli le nombre requis de signatures pour la tenue d'une autre convention qui est projetée pour 1960.

Le PRESIDENT: A-t-on d'autres questions?

M. MCBAIN: En ce moment, ai-je lieu de croire qu'il n'y a pas de droits à payer ni de permis à acheter pour les petits bateaux?

Le PRESIDENT: Il n'y a aucun droit. A-t-on encore des questions à poser concernant le crédit 426?

M. MCBAIN: On fait une certaine inspection des navires à vapeurs qui font l'objet d'une subvention, afin de s'assurer que le service est bon. Cela est-il du ressort de votre ministère ou d'un autre?

M. HEES: M. Audette, le président de la Commission maritime, va répondre à cette question.

M. L.-C. AUDETTE (président de la Commission maritime): Voulez-vous répéter votre question, s'il vous plaît?

M. MCBAIN: Voici. L'inspection des navires à vapeur faisant l'objet d'une subvention relève-t-elle de votre ministère et est-elle faite de façon à se rendre compte que le service est satisfaisant?

M. AUDETTE: C'est la Commission maritime qui se charge de cette inspection. Cette inspection est tout à fait différente de celle dont vous parlez. L'inspection qu'accomplit la Commission consiste uniquement à voir si le navire est propre à effectuer le service et à se rendre compte de l'efficacité de ce service. Quant à l'inspection technique même, touchant la sécurité, elle relève entièrement de la division de M. Cumyn, soit le Service d'inspection des navires à vapeur. Notre inspection à nous a exclusivement trait aux services qu'effectuent les navires.

M. MCBAIN: Dans quel numéro de crédit cela est-il compris?

M. HEES: Cela se rapporte à la Commission maritime.

M. AUDETTE: Au fait, je pense que le numéro est 471.

Le PRESIDENT: Auriez-vous l'obligeance d'attendre que nous soyons rendus là.

M. MCBAIN: Fort bien.

Le PRESIDENT: Dès que nous aurons terminé la page 77, nous nous occuperons de la Commission maritime, page 83.

Y a-t-il d'autres questions pour le crédit 426?

M. HEES: Nous allons continuer avec les services de la marine et nous nous occuperons plus tard des questions connexes, en même temps.

M. HOWARD: Quant au service d'inspection des navires à vapeur, songe-t-on à une inspection pour s'assurer de la compétence des employés du service dont on fait l'inspection.

Le PRESIDENT: Voulez-vous parler plus fort, s'il vous plaît?

M. HOWARD: Je me suis demandé si, en même temps que l'on fait l'inspection du navire à vapeur lui-même, on a songé à la compétence des employés de ce bateau en particulier.

Je songe particulièrement à une déclaration qui a paru, il y a une huitaine et qui se rapportait à la soi-disant incompétence de ceux qui travaillaient sur les bateaux du Pacifique-Canadien, entre Vancouver et Burrard. Ce service est interrompu en ce moment.

M. CUMYN: Evidemment, la loi exige que les officiers aient un certificat, après un examen réglementaire. D'après la loi, il faut aussi que l'équipage soit suffisant et compétent.

En ce qui regarde les navires transportant les passagers, nous faisons notre possible pour nous assurer de la compétence des membres de l'équipage et, pendant l'inspection, nous leur faisons sortir les ceintures de sauvetage, éprouver les extincteurs chimiques, afin de nous rendre bien compte que ce travail leur est familier. Nous avons des employés qui visitent une fois par année chacun des navires à passagers, pour se rendre compte de tout cela.

Quant à la compétence des employés et des équipages, tout autant que des officiers, nous ne faisons cette enquête qu'au moment de l'inspection annuelle.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Combien d'inspections avez-vous faites, l'année dernière?

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions produire ces chiffres lors de la prochaine séance, si vous le voulez bien? Cela vous satisfait-il?

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Oui.

M. HOWARD: Etes-vous d'avis qu'en ce qui concerne les bateaux allant de Vancouver à l'île de Vancouver, les officiers et l'équipage satisfont aux exigences dont vous avez parlé précédemment. Sont-ils diplômés et compétents?

M. CUMYN: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il encore des questions au sujet du crédit 426?

(Le crédit 426 est approuvé.)

Le PRÉSIDENT: Le crédit 427 est-il approuvé?

(Le crédit 427 est approuvé.)

M. BALDWIN: Les crédits 428 et 429 se rapportent au même objet, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Bon, nous allons étudier en même temps les crédits 428 et 429. Y a-t-il des questions?

M. HOWARD: Ce que j'ai à dire se rapporte au crédit 429, mais je me demande si nous pourrions, après l'étude du crédit 429, avec l'assentiment du Comité, revenir au crédit 419.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez parler de la question que vous avez posée précédemment?

M. HOWARD: Oui.

Le PRESIDENT : Fort bien.

M. HOWARD : J'ai une ou deux autres choses à l'idée, à ce sujet.

M. BALDWIN : Ce sont les deux questions que vous avez posées la dernière fois ?

M. HOWARD : Et d'autres aussi, en outre.

Le PRESIDENT : Quelqu'un veut-il poser des questions concernant les crédits 428 et 429 ?

(Les crédits 428 et 429 sont approuvés.)

Nous voulons aborder ici le crédit 636, à la page 12 du budget supplémentaire.

Crédit 636. (Supplémentaire) Frais d'une enquête sur le cabotage au Canada, autorisée en vertu de la Loi sur les enquêtes, y compris le paiement, nonobstant le Loi sur le service civil, d'honoraires ou indemnités selon l'autorisation du Conseil du Trésor, à des fonctionnaires, commis ou employés permanents du service civil pour services rendus par eux à la Commission.....\$	15,650
--	--------

M. HOWARD : Il s'agit de la Commission royale ?

M. BALDWIN : C'est un crédit de clôture.

M. HOWARD : Vous voulez dire un crédit pour liquider le compte de la Commission royale ?

Le PRESIDENT : Nous en sommes à la page 12 du budget supplémentaire. A-t-on encore quelques questions ?

M. CHEVRIER : Est-ce que l'on fait quelque chose pour modifier la Loi sur la marine marchande au Canada et au sujet du transport des marchandises d'un port canadien à un autre ?

M. HEES : Il n'y a aucun projet, à cette heure.

M. CHEVRIER : Il y a opposition à ce que soient accordés aux expéditeurs américains les privilèges dont bénéficient les expéditeurs canadiens et vice versa. Le gouvernement des Etats-Unis a fait des démarches à ce sujet.

M. HEES : Il n'y a aucun pourparler dans ce sens, en ce moment.

Le PRESIDENT : Y a-t-il d'autres questions ?

(Le crédit 636 est approuvé.)

M. HOWARD : Passons maintenant au crédit 419 ?

Le PRESIDENT : Oui.

M. HOWARD : J'ai d'abord demandé pourquoi il y avait différence dans le coût total estimatif du baliseur de l'agence de Prince-Rupert. J'ai remarqué que dans les prévisions de l'an dernier le coût estimatif était de 2 millions de dollars, alors que, cette année, le coût est de \$3,900,000.

M. BALDWIN : Il s'agit du brise-glace de Prince-Rupert.

M. HOWARD : Il n'y a pas de glace là-bas ?

M. BALDWIN : C'est le bateau dont il a été question précédemment. La principale différence dans le coût, c'est que, en premier lieu, l'estimation première

a été mentionnée de façon provisoire seulement, et elle a été faite avant que les plans aient été préparés. Ensuite, nous avons décidé d'en faire un brise-glace afin qu'il pût se rendre dans la partie occidentale de l'Arctique, pendant les mois d'été. C'est ce qui explique, en grande partie, l'augmentation.

M. HOWARD: J'ai échangé beaucoup de correspondance avec le ministre et M. Wilson, sur une question. Il s'agit de ce que nous avons appelé les taux d'amarrage pour radeaux à Ocean Falls.

Je me rends compte qu'il y a eu un décret du conseil, à ce sujet, depuis 1956, je pense. Il établit des taux uniformes pour les bateaux non commerciaux, les petits bateaux de plaisance qui se servent des postes d'amarrage.

Vers le milieu de l'année dernière, on a dit que les taux qui étaient appliqués à Ocean Falls ne s'accordaient pas avec ceux qu'a fixés le décret du conseil et qui sont bien connus de vos fonctionnaires. Les taux sont peut-être de deux ou trois dollars par mois. J'ignore si cette différence avait un rapport quelconque avec la grosseur du bateau qui se sert de l'amarrage. Quoi qu'il en soit, à Ocean Falls, quelqu'un a commencé à se demander s'il n'y avait pas application arbitraire des taux mensuels de \$2 et \$3.

Le ministère a examiné l'affaire et a dit: "Vous n'appliquez pas les taux qu'il faut. Nous allons donc percevoir les frais entiers." Conséquemment, on a appliqué les taux qui sont indiqués sur la liste ou dans le règlement, soit le minimum de \$7.50 par mois, par comparaison au taux de \$2 ou \$3 par mois, qui avait été en vigueur jusque là. Comme je l'ai dit antérieurement, je sais que ces taux sont uniformes, qu'ils sont spécifiés dans les règlements et qu'ils sont maintenant appliqués.

Ocean Falls est un endroit particulier, si on le compare à d'autres centres, le long de la côte de la Colombie-Britannique, en ce sens que les habitants y sont presque complètement isolés, sauf qu'ils peuvent se rendre, par bateau ou par avion, plus bas, sur la terre ferme ou à d'autres endroits de la côte.

Les gens qui habitent là se font des bateaux de plaisance ou des petits bateaux l'idée que nous faisons, vous et moi, des autos. Ils s'en servent aux mêmes fins. On voit quelques autos près d'Ocean Falls, mais on n'en a pas besoin parce qu'il n'y a aucun endroit où aller. Il n'y a qu'une route d'un mille de longueur et qui aboutit quelque part dans le bois. On n'y utilise donc pas les voitures. Les gens se servent des bateaux de plaisance, comme nous, nous nous servons des voitures.

Ils pensent que l'application des taux indiqués sur la liste est injuste. Comme je l'ai dit tout à l'heure, le taux minimum est de \$7.50. Ils sont d'avis que l'on devrait procéder à un rajustement. Ils estiment qu'il faudrait préparer une nouvelle disposition de façon que le ministre puisse déclarer que les taux pour l'utilisation des postes d'amarrage des quais, à des endroits comme Ocean Falls, diffèrent du taux actuel d'un cent par jour, par pied linéaire ou du minimum de 25c. par jour.

J'ai écrit maintes lettres à ce sujet. Jusqu'ici, la réponse à toutes les démarches qui ont été faites peut se résumer à: "Non, nous n'allons pas changer quoi que ce soit".

Je veux, à titre officiel, faire un appel spécial pour que le ministre s'applique à l'étude de cette question et demande au cabinet de modifier ce décret du conseil de façon à permettre au ministre de fixer des taux spéciaux pour des endroits comme Ocean Falls où règnent plus qu'ailleurs, des circonstances particulières.

M. HEES: Nous allons volontiers étudier l'affaire et voir s'il y a moyen de faire quelque chose.

M. HOWARD: Bien . . .

M. HEES: Pourquoi, bien?

M. HOWARD: Vous savez aussi bien que moi ce qu'il y a lieu de faire. Je sais aussi que vous êtes généreux et que vous ferez plus qu'étudier la question.

M. HEES: Oui, nous allons sérieusement étudier l'affaire. Croyez-le.

(Le crédit est approuvé.)

M. HEES: Le sous-ministre m'apprend qu'il a la réponse à une foule de questions qui ont été posées lors de la dernière séance. Pourrait-il vous les transmettre dès maintenant?

M. BALDWIN: Ces réponses ont trait à l'aide à la navigation. Je peux vous les remettre dès maintenant ou encore en donner lecture pour le compte rendu.

Le PRESIDENT: Voulez-vous que ces réponses apparaissent au compte rendu?

M. HOWARD: Je ne crois pas que cela soit nécessaire.

Le PRESIDENT: M. Baldwin pourrait vous les remettre tout de suite.

M. BALDWIN: Je pourrais vous écrire une lettre.

M. HOWARD: Une lettre ferait bien l'affaire.

Crédit 470. Commission maritime canadienne, administration.....\$ 153,488

M. NIELSEN: Monsieur le président, avons-nous déjà passé les crédits 459, 460 et les suivants?

Le PRESIDENT: Nous n'en sommes pas encore aux crédits concernant l'aviation. Nous voulons en finir avec les services de la marine. Après cela, nous nous occuperons des crédits se rapportant aux chemins de fer.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, ne pensez-vous pas que l'on devrait nous donner un aperçu général à propos de la Commission maritime?

M. HEES: Le rapport annuel a été déposé ou il est sur le point de l'être.

M. HOWARD: Oui, il a été déposé hier même.

M. HEES: Il a été déposé hier?

M. HOWARD: Oui, par le ministre des Transports.

M. HEES: C'est bien ce que je croyais. J'avais donné ordre qu'il en fût ainsi et je pensais que le rapport avait été déposé. En a-t-on un exemplaire ici?

M. CHEVRIER: Pourrions-nous avoir un aperçu général de la situation par rapport à la Commission maritime, en ce qui concerne la société *Park Steamships*, par exemple?

M. HEES: M. Audette va d'abord parler de la société *Park Steamships*, si vous voulez.

M. L. AUDETTE (*président de la Commission maritime canadienne*): Je ne sais pas bien quels sont les renseignements que désire M. Chevrier, à ce propos.

En ce moment, la société *Park Steamships* est plutôt inactive. Il existe encore quelques réclamations dont il faut s'occuper chaque année, mais la société elle-même est inactive. Elle n'a aucun personnel payé. Tous ses administrateurs sont des membres de la Commission et l'un de ses membres fait partie du personnel de la Commission.

M. CHEVRIER: Pourrions-nous avoir un exemplaire du rapport qui a été déposé hier?

M. AUDETTE: Je n'ai qu'un exemplaire dactylographié dont je voulais me servir pour l'imprimerie.

M. HEES: Nous pourrions faire photocopier le rapport et avoir des exemplaires à temps pour la prochaine séance.

Le PRÉSIDENT: Cela vous satisferait-il?

M. CHEVRIER: Je pense que pour étudier ce crédit, il faudrait que nous sachions ce que dit le rapport.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous que nous remettions l'étude de ce crédit à la prochaine séance?

M. CHEVRIER: Je ne veux pas retarder inutilement les choses, mais je me demandais si le président ne pourrait pas nous donner une idée de ce que contient le rapport annuel. Peut-être pourrait-on de cette façon répondre à la question.

M. AUDETTE: Comme vous le savez, le rapport en question est surtout un exposé de faits. Il donne l'état de la flotte canadienne. Nous publions d'ordinaire un résumé des changements qui sont survenus durant l'année.

Dans notre rapport, nous faisons la revue des taux de fret sur l'océan. J'oserais dire que cette affaire a été désastreuse, ni plus ni moins, l'année dernière.

Nous avons exposé la situation ouvrière qui a évidemment eu ses complications, l'an dernier. La grève du Pacifique-Canadien n'est pas comprise dans tout cela, car le rapport de la Commission ne couvre que la période allant du 1er avril d'une année au 31 mars de l'année suivante.

Le rapport expose aussi la situation au sujet des ports canadiens, bien que, à la vérité, ce soit l'affaire du Conseil des ports nationaux.

Il parle en outre du programme de remplacement, de celui de l'exploitation et de celui du transfert, les deux derniers étant bien connus de M. Chevrier, puisqu'ils ont débuté au moment où il occupait un autre poste.

M. CHEVRIER: Quelle est maintenant la situation concernant le fonds de remplacement?

M. AUDETTE: Dans le moment, je dirais, monsieur, que neuf navires sont en construction. J'ai eu à préparer un projet de réponse à une question que vous

avez posée à la Chambre des communes et qui contiendra tous les détails à ce propos.

Il y a environ neuf navires en construction, dans le moment.

M. CHEVRIER: Vous alliez justement dire quelque chose au sujet du cabotage.

M. AUDETTE: Comme vous le savez le cabotage a fait le sujet du rapport d'une Commission royale, récemment. Le rapport a été publié le 31 mars. Quoi qu'il en soit, ce rapport mentionne certaine statistique et des chiffres récents concernant le cabotage. C'est vraiment tout ce qu'il contient. C'est un rapport pur et simple.

Il y a aussi un rapport concernant le commerce entre les Grands Lacs et les ports d'outre-mer. Ce rapport va jusqu'à traiter de la situation dans l'industrie de la construction navale.

Il y est également question des services de navires à vapeur subventionnés ainsi que des déplacements militaires qui ont fait l'objet de l'aide que la Commission a accordée au ministère de la Défense nationale, du transport des cargaisons sous la surveillance du gouvernement, au moyen de l'aide mutuelle et ainsi de suite. C'est un domaine où nous avons une ligne de conduite particulière pour venir en aide aux compagnies qui fournissent un service commercial régulier et servent les intérêts du commerce canadien outre-mer.

Les cargaisons sont divisées entre les compagnies par un Comité composé des représentants des compagnies elles-mêmes et qui fait la répartition, quitte à en appeler à la Commission, si des difficultés surgissent.

Le même rapport contient un court alinéa sur le progrès de l'OICNM, l'organisation inter-gouvernementale consultative de la navigation maritime qu'ont créée les Nations Unies et qui progresse de façon bien satisfaisante, vu le nombre nécessaire de règlements que le Comité préparatoire a établis. La première réunion de cet organisme aura lieu à Londres, en janvier prochain.

M. CHEVRIER: Quelle est la situation par rapport au transfert des navires. Combien y en a-t-il au registre d'immatriculation du Royaume-Uni?

M. AUDETTE: Il y en a actuellement 61, je pense. Il se peut que je me trompe d'un ou deux. Je crois que c'est 61. Oui, j'ai raison, le nombre est bien 61.

M. FISHER: M. Audette, le président de la Commission maritime canadienne s'est fait, par l'entremise des comités, l'an dernier, le protecteur d'un amendement à la Loi aidant à la construction de navires au Canada. Les questions à ce sujet peuvent-elles se rapporter au présent crédit des prévisions de dépenses?

M. AUDETTE: Si, je pense.

M. FISHER: Je me demandais seulement quel effet cela avait eu. Avez-vous pu constater un effet quelconque?

M. AUDETTE: On ne saurait le dire, encore. L'affaire a certainement suscité de l'intérêt dans toute l'industrie. Nous avons reçu plusieurs demandes dont quelques-unes étaient fort encourageantes. Depuis que les gens se sont

rendu compte des avantages qu'ils pouvaient en retirer, on est peut-être, au Canada, de mieux en mieux disposé à construire. A la vérité, tout ce que je saurais dire, c'est que je suis confiant que l'affaire sera avantageuse. Il est encore trop tôt pour que je me permette de me prononcer en ce qui concerne les avantages.

M. FISHER: Lors de la dernière session, j'ai posé une question ayant trait au fait que nous avons, dans notre région, un chantier de construction où le prix coûtant est plus élevé qu'à d'autres chantiers situés plus loin, à l'eau salée. Je me suis demandé s'il n'y aurait pas moyen de créer une allocation qui permette à des chantiers de cette catégorie de se tenir au même niveau que les autres?

M. AUDETTE: Je vous ai interrompu, je m'en excuse.

M. FISHER: Cela pourrait-il être considéré?

M. AUDETTE: Cela ne serait pas possible d'après la loi, car, évidemment, ce qu'a fait l'amendement à la Loi aidant à la construction de navires au Canada, a été donner un droit statutaire à certains avantages spéciaux. Je ne pourrais pas dire à l'un: "Il faut que vous ayez un peu moins, parce que votre main d'oeuvre est moins chère" et, à un autre: "Vous allez recevoir un peu plus". La loi m'empêche de dépasser une certaine somme et elle m'oblige à ne pas donner à un groupe, à une section, à une catégorie ou à une région moins qu'à telle ou telle autre.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous répondre à la question de M. Fisher en nous disant quel effet a eu la loi originale qui a été adoptée pour venir en aide à ce genre de construction navale?

M. AUDETTE: Monsieur, je ne doute aucunement qu'elle ait fonctionné à merveille. Maintenant que les avantages sont encore plus grands, on s'est prévalu beaucoup plus de la loi évidemment. Il y a toujours l'élément intangible et l'on peut se demander ce qui aurait été fait en d'autres circonstances.

Le rapport annuel publie une liste établissant à plus de 100 le nombre total des déterminations de frais de premier établissement. Malheureusement, le total des sommes en jeu n'est pas donné. En 1957 seulement, 72 déterminations de frais de premier établissement ont été faites, d'après l'ancienne loi, formant un total de bien plus de 15 millions de dollars, environ \$15,500,000.

M. CHEVRIER: Combien de demandes ont été faites en vertu de la loi modifiée?

M. AUDETTE: Nous n'aurons ces chiffres que l'an prochain. En ce moment, je ne saurais dire.

(Le crédit est approuvé.)

Crédit 650. Commission maritime canadienne — Administration—
Crédit supplémentaire\$ 14,665

(Le crédit est approuvé.)

Crédit 471. Commission maritime canadienne — Subventions aux
navires à vapeur pour les services de cabotage, selon le détail des
affectations\$ 4,898,000

Le PRESIDENT: Y a-t-il des questions concernant ce crédit?

M. HOWARD: Oui.

Le PRESIDENT: Monsieur Howard, il était facile de voir que c'est un crédit que vous attendiez.

M. HOWARD: J'ai une ou deux questions sur cette affaire de subvention. Le ministre et M. Audette sont au courant.

A deux reprises, j'ai exprimé certaines idées à ce propos, à la Chambre des communes. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'exposer encore une fois ces raisons. Quoi qu'il en soit il y a encore une grande contradiction. Je ne fais absolument aucune plainte à propos des subventions versées aux compagnies de navigation de l'Atlantique mais il y a un écart considérable entre les circonstances qui règnent sur la côte de l'Atlantique et sur la côte du Pacifique.

A mon avis, il y a grand besoin,—qu'il s'agisse de subventions ou de construction et d'acquisition de navires, sous la direction ou du ministère des Transports ou du National-Canadien,—que l'on fasse autant pour la côte de l'Ouest que l'on fait pour celle de l'Est, tout particulièrement dans le comté que je représente.

Sans considération de la grève du Pacifique-Canadien, mais en supposant que le service soit le même, le long de la côte nord, qu'il l'était avant la grève, il y a encore bien des localités qui se trouvent complètement isolées, quant au service des voyageurs.

En vertu des arrangements avec la *Union Steamships*, alors que celle-ci recevait une subvention, les navires faisaient escale à plusieurs de ces endroits, mais depuis que cela a cessé et que le Pacifique-Canadien a pris la direction là-bas, il s'est produit une diminution du service, et quelques-unes des localités de la région ont été complètement mises de côté. Elles n'ont absolument aucun service, ou du moins un service bien peu satisfaisant, au moyen de bateaux de fret.

Je sais que la réponse que l'on donne est qu'une sorte de transport se fait au moyen de services d'accommodation par avion, de quelques-uns des endroits les plus isolés à certains centres d'où les voyageurs peuvent prendre un bateau à destination du nord ou du sud. Ce service laisse fort à désirer, surtout à certains moments de l'année, quand il fait mauvais, le long de la côte, et que les avions ne peuvent décoller. Evidemment, nous ne voulons pas admettre que le temps soit mauvais, mais cela arrive à l'automne, à l'hiver et au début du printemps.

Non seulement ce service ne donne-t-il pas satisfaction parce que la température est défavorable, mais aussi à cause des dépenses supplémentaires que doivent faire les gens qui veulent aller d'un endroit isolé à Ocean Falls, mettons, pour s'y embarquer sur un navire.

L'unique solution que j'entrevois est que le ministère accorde des subventions à certaines compagnies ou bien qu'il assume lui-même la responsabilité en fournissant les navires nécessaires pour effectuer un service à ces endroits isolés.

Il y a le *Prince-George* (un bateau de plaisance du National-Canadien) qui est amarré en bas, quelque part le long de la côte, pendant huit ou neuf mois de l'année. Il ne sert à rien pendant tout ce temps, puis, quand viennent les mois d'été, on le fait transporter des touristes. Voilà, à mon avis, un grand gaspillage de commodités pour les voyageurs et ce navire devrait être mis en circulation.

Le moyen de résoudre le problème, en somme, serait d'accorder des subventions additionnelles à des compagnies de navigation, s'il s'en trouve, qui voudraient accepter une rétribution et faire le service à ces endroits isolés, ou encore que le

ministère des Transports fasse lui-même construire des navires, tout comme il le fait sur la côte de l'Atlantique, pour les confier au National-Canadien, de façon à fournir le service voulu à ces endroits.

De façon générale, la solution que je voudrais, comme je l'ai dit à plusieurs reprises, c'est la parfaite coordination des services de navigation sous une même direction, au lieu d'avoir un tas de petites organisations ici et là, sans programme d'ensemble et sans donner de service aux endroits isolés.

Comme je l'ai dit précédemment, et comme je l'ai également exprimé à la Chambre des communes et publiquement, vu que le ministre connaît probablement mes idées sur la question et vu qu'il est lui-même au courant, dans une certaine mesure, de la nécessité qui existe de donner les services en question le long de la côte (puisqu'il a eu, je le sais, l'occasion de se rendre là-bas pour plus qu'une courte visite) je me demande s'il aurait quelques idées à émettre concernant la ligne de conduite à tenir dans cette affaire.

M. HEES: Nous sommes toujours désireux de donner le service qu'il y a lieu de donner, à un prix raisonnable. Je pense que notre fonction nous y oblige.

Vu le service récent établi par le Pacifique-Canadien, en plus des services dont ces localités sont l'objet de la part des compagnies d'aviation, j'avais l'impression que l'on donnait satisfaction aux intéressés. S'il y a des cas particuliers où les gens éprouvent de graves difficultés du fait que nous ne leur donnons pas le service qu'ils sont en droit d'attendre, nous serons heureux, monsieur Howard, d'étudier ces cas particuliers.

J'avais l'impression que les services actuels fonctionnaient assez bien.

M. AUDETTE: Je peux ajouter, parallèlement à ce que vous avez dit, que l'on a entamé des pourparlers avec un entrepreneur, afin de servir la région de Bella Coola, si je me souviens bien du nom. J'avais espéré que l'on pût inaugurer ce service dès aujourd'hui. Mais non, il n'en sera pas ainsi. J'ai voulu savoir de l'entrepreneur, de façon précise, si la construction du bateau qui est destiné à ce service, allait bon train. Je n'ai pu obtenir le renseignement désiré à temps pour la présente séance du Comité.

M. HOWARD: Puis-je demander à M. Audette s'il serait en mesure, à cette heure, de divulguer le nom l'entrepreneur en question ou s'il serait sage de le faire?

M. AUDETTE: Rien n'empêche de divulguer le nom. Il s'agit de la *Northland Navigation Company*.

M. HOWARD: Quel est le trajet que suivra ce bateau?

M. AUDETTE: Il va offrir un service hebdomadaire et prendre à son bord et des passagers et du fret. Il va quitter Vancouver pour faire escale à Englewood, Sointula, Bella Coola, Ocean Falls, Campbell Island, Klemtu, Butedale, en direction du nord pour revenir vers le sud en passant par Butedale, Klemtu, Campbell Island, Sointula et Vancouver.

M. HEES: Pensez-vous que c'est là un moyen d'aborder le problème que vous avez à l'esprit?

M. HOWARD: D'une façon partielle.

M. HEES: C'est un commencement.

M. HOWARD: Nous progressons dans la bonne voie.

Vous vous souviendrez que nous avons discuté de cette affaire, lors de la dernière session du Parlement, alors que la *Union Steamship Company* a discontinué son activité.

En outre, comme je l'ai mentionné, à ce moment-là, la *Union Steamship* avait tout d'abord fait le service jusqu'aux îles de la Reine-Charlotte puis, en destination des îles du nord, jusqu'à Massett, la pointe Clement et la baie Shannon et ainsi de suite jusqu'à Prince-Rupert. Ce service n'existe plus maintenant. Il n'y a plus un seul bateau. Comme je l'avais mentionné, vous vous en souviendrez, nous avions espéré que le Pacifique-Canadien servirait la région au nord des îles Reine-Charlotte, tout probablement comme le faisait la *Union Steamship*, en circulant entre les îles de la Reine-Charlotte, toutes les deux semaines.

M. AUDETTE: Il y a des raisons d'ordre technique qui empêchent le Pacifique-Canadien de se rendre là-bas. Au point de vue de la sécurité, il y a des raisons qui empêchent ce navire de circuler dans ces eaux.

M. HOWARD: Je m'en rends compte et c'est bien dommage.

M. F. LATCHMORE (*inspecteur, Division des subventions, Commission maritime canadienne*): La *Union Steamship Company* a un navire de fret qui circule parmi les îles de la Reine-Charlotte, une fois par semaine. Ce navire peut prendre six passagers à son bord. Je me trouvais à Vancouver, la semaine dernière, et j'ai appris que la compagnie faisait des démarches auprès du gouvernement en vue d'obtenir l'autorisation de prendre plus de passagers à bord du navire en question, pour servir les îles de la Reine-Charlotte.

M. HOWARD: Sous ce rapport, la *Union Steamship Company* projette-t-elle de demander des subventions à propos de ce service en particulier?

M. LATCHMORE: Je pense que, dans les îles de la Reine-Charlotte, les affaires ont bien diminué. L'industrie du bois a quelque peu décliné là-bas. La *Union Steamship Company* subit en ce moment des pertes avec le fret. Elle se propose de demander une subvention, mais j'ignore de quel montant.

M. NIELSEN: Monsieur le président, permettez-moi de rappeler aux membres du Comité les remarques que j'ai faites au sujet de la navigation côtière et des difficultés qu'on y éprouve quant au développement nordique. C'est au sujet de l'article présentement en délibération que j'aurais dû formuler les propositions que j'ai faites, lors de la dernière réunion du Comité.

Le coût du transport des marchandises au Yukon, par le port de Skagway est l'un des éléments qui retardent la marche du progrès dans le développement de la région du nord, particulièrement vers le nord-ouest, au Pacifique. Je veux encore suggérer, au cas où les hauts fonctionnaires du ministère auraient l'intention de négocier avec des entrepreneurs dans le but d'instituer un service pour une partie de la région du Pacifique, que l'on pourrait peut-être comprendre dans un tel service la partie nord que j'ai particulièrement à l'idée, soit l'Alaska et le Yukon. Ces négociations sont essentielles pour unir les efforts des Etats-Unis et du Canada, en ce qui touche à cette question si importante de la navigation côtière.

J'ai été enchanté d'apprendre, ce matin, que l'Alaska est devenue le quarante-neuvième état. Peut-être que, ce geste étant accompli par les Etats-Unis, ceux-ci vont changer leur attitude quant au protectionisme qui doit s'appliquer à la navigation côtière et d'où l'on a exclu l'Alaska, pourrais-je ajouter. Je professe que l'Alaska et la partie nord-ouest du Canada au Pacifique, se trouvent dans la même situation, au point de vue économique, en ce qui concerne le développement de la région nordique et si l'on pouvait en arriver à réduire les frais de navigation, dans cette région, cela aurait sur la rapidité de son expansion un immense effet, tout spécialement sur le coût de la construction, qui est en ce moment de 40 p. 100 plus élevé qu'à Vancouver, surtout à cause des taux de frets excessifs, vu la situation anormale qui existe, à un endroit où il n'y a aucun support économique de la région du nord des Etats-Unis.

Monsieur le président, je soulève encore cette question et j'espère que le ministère des Transports la prendra en sérieuse considération.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Monsieur le président, à titre de député représentant un comté isolé dans les terres, en ce qui regarde la somme approximative de cinq millions de dollars donnée en subventions, pourrait-on nous donner en détail la quantité de marchandises expédiées et le nombre de passagers transportés, ainsi que la population desservie par suite de ces subventions?

M. HEES: Il y a une foule de services, monsieur Horner.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je cherche à savoir quel service est fourni par suite de ces subventions.

M. HEES: Le détail que vous demandez peut se faire, mais cela demande énormément de travail.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): La Commission Maritime a-t-elle déjà fait ce travail?

M. HEES: Tous ces renseignements sont écrits, mais il serait bien long de les rassembler. Il y a une foule de subventions individuelles qui entrent en ligne de compte. Faire toute la répartition, quant au nombre de passagers et la quantité de marchandises, cela représente beaucoup de travail.

M. WRATTEN: Tous ces navires auxquels nous accordons des subventions appartiennent-ils à des particuliers?

M. AUDETTE: Je pense que oui, presque tous. Il y a évidemment la *Canadian National Steamships* qui fait le service à Terre-Neuve et qui n'est pas une entreprise privée.

M. WRATTEN: En ce qui regarde les entreprises privées dont il est question ici, fait-on la vérification de leurs livres afin de se rendre compte des profits qu'elles font et ce qu'elles font de l'argent que nous leur donnons?

M. AUDETTE: Oh! certainement.

M. WRATTEN: Tout est vérifié?

M. AUDETTE: Oui.

M. HEES: Tout cela est soigneusement vérifié, monsieur Wratten. Nous ne payons aucune subvention sans qu'il soit clairement démontré que c'est là le

seul moyen d'assurer un transport qui ne saurait exister sans cela, dans une région en particulier.

M. WRATTEN: C'est le point que je voulais élucider, parce que je désirais demander quelles subventions étaient payées.

M. HEES: Chaque année, ces subventions font l'objet d'un soigneux examen afin de bien se rendre compte s'il y a lieu de les maintenir ou de les changer.

M. AUDETTE: L'année dernière, nous avons consulté la Division de la vérification des prix de revient du ministère des Finances, pour nous assurer que nous ne faisons pas fausse route. Nous nous inquiétons du partage de certains frais entre un service subventionné et un autre qui ne l'est pas et nous avons voulu, pour une fois, obtenir l'aide d'autres vérificateurs afin d'établir si la répartition était juste et appropriée.

M. WRATTEN: Quelle marge de profit leur accorde-t-on?

M. AUDETTE: Dans le cas des exploitations subventionnées, nous voulons limiter le profit à 5 p. 100 une fois les taxes payées et à 10 p. 100 avant le paiement des taxes. Nous croyons qu'il ne faut pas leur permettre de faire des profits exagérés.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Pourrait-on nous donner le nombre de ceux qui bénéficient de ces services subventionnés?

M. AUDETTE: Voilà une question à laquelle il est difficile de répondre. Si, par exemple, il s'agissait d'un simple service entre Ottawa et Hull, il ne suffirait pas d'additionner la population des deux villes mêmes, car, dans les deux cas, il y a une périphérie.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Mais vous pourriez donner une idée, n'est-ce pas?

M. HEES: Nous subventionnons le service côtier de Terre-Neuve accompli par le National-Canadien et à peu près toute la population en bénéficie, bien qu'il puisse y avoir une partie des gens qui en soient exclus. Quoi qu'il en soit, je pense que nous pouvons vous donner une idée.

Le PRÉSIDENT: S'agit-il de la même question?

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je m'intéresse surtout à la côte même. Voici ce que je veux dire: quelle est la population que doit avoir une localité située sur la côte pour qu'elle soit en droit de prétendre à un service subventionné?

M. HEES: Peut-être pourrions-nous répondre à cela. S'il y a des citoyens canadiens qui ne peuvent d'aucune autre façon bénéficier d'un service de transport, nous faisons alors tout notre possible pour le leur procurer. Nous faisons le nécessaire pour qu'ils aient un service de transport.

Voici, par exemple,—et j'essaie toujours de répondre à votre question,—il n'y a vraiment aucun rapport entre la population et les frais. Si le besoin existe, nous établissons un service, s'il n'y a pas moyen autrement, et nous le faisons au meilleur prix possible.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ces deux subventions deviennent effectives par suite du manque de population, plutôt qu'à cause de la population elle-même.

Nous avons des collectivités qui sont essentielles au bien-être du pays, et elles ne sont même pas assez peuplées pour justifier un service non subventionné.

M. AUDETTE: C'est tout à fait exact.

M. HEES: Tout à fait.

M. DRYSDALE: J'ai songé à la tendance des subventions qui semblent augmenter comme la population semble elle-même augmenter, dans le moment. Serait-ce le résultat de subventions établies et songe-t-on à les remplacer par d'autres?

M. AUDETTE: Les frais d'exploitation augmentent constamment à cause de l'autre augmentation, je veux dire celle de la main-d'oeuvre, du combustible et de tout le reste.

M. DRYSDALE: Une fois qu'une subvention est accordée elle a tendance à se continuer?

M. HEES: Oui elle a tendance à augmenter parce que les frais montent.

M. DRYSDALE: Quelque chose m'inquiète. J'imagine qu'en allant dans une région, on va ouvrir cette région et que lorsqu'une région en particulier est peuplée, le service aura tendance à s'accroître. Mais y a-t-il tendance, vu le travail de pionnier qu'accomplit le bateau, à ce que la subvention soit réduite ou complètement éliminée?

M. AUDETTE: Au fait, après plusieurs années, le nombre total des services subventionnés a diminué? A un moment donné, il y en avait 50 ou 60 et, à cette heure, il n'y en a que 28.

M. DRYSDALE: Que voulez-vous dire?

M. AUDETTE: Je veux dire que le nombre des services subventionnés a diminué, mais que le coût augmente de ceux qui restent en circulation.

M. DRYSDALE: Qu'entendez-vous par service subventionné? Voulez-vous parler des bateaux qui appartiennent à des particuliers?

M. HEES: Oui.

M. DRYSDALE: Ne pourrait-il pas arriver qu'une compagnie disparaisse et qu'on la remplace par une fusion des autres?

M. AUDETTE: Ce n'est pas la compagnie que nous subventionnons, mais plutôt le service qui est fourni, disons le service entre A et B. Et au lieu d'avoir de 50 à 60 A et B, il ne s'en trouve maintenant que 29.

Quant au nombre de compagnies, je ne l'ai pas établi. Je me figure que le nombre des compagnies a déjà été réduit de beaucoup. Mais ce qui vous intéresse, c'est le nombre de services, je pense, d'après la question que vous avez posée.

M. DRYSDALE: Ce à quoi je m'intéresse, c'est la continuité des subventions. Demeurent-elles au même niveau, ou bien ont-elles tendance à diminuer?

M. AUDETTE: Au point de vue du nombre, mais non au point de vue de la somme des dollars.

M. DRYSDALE: Vous voulez dire que le volume augmente de façon régulière?

M. AUDETTE: Le nombre des services a diminué, mais non la quantité des dollars requis.

M. NIELSEN: Pendant les trois ou quatre dernières minutes, le ministre a exposé un certain nombre de règles de conduite. L'une d'elles a été que l'on fournit un service, là où il n'y a aucun autre moyen de transport.

M. HEES: Exactement.

M. NIELSEN: Vous instituez un service là où il faut qu'il y en ait un.

M. HEES: Parfaitement.

M. NIELSEN: Et vous allez doter d'un service de transport un endroit où il ne peut y en avoir d'aucune autre espèce?

M. HEES: Est-ce que vous ne répétez pas à peu près la même chose?

M. NIELSEN: Il s'agit de règle de conduite et si elle doit se limiter à cette manière de voir, me permettrez-vous de faire remarquer que nous sommes peut-être à la veille de résoudre les difficultés qu'éprouvent en ce moment les régions du Nord en ce qui concerne le transport, en ce sens que le gouvernement actuel a une nouvelle conception de l'expansion nordique.

Le gouvernement actuel dépense des millions et des millions de dollars pour le développement du Nord. Il a des projets fantastiques, pour la construction, l'énergie hydraulique, le bien-être, les hôpitaux, comme les deux que l'on est à ériger. Tous ces projets sont en voie d'exécution. Mais la raison pour laquelle le coût de la construction demeure à un niveau élevé est qu'il n'y a pas de moyens de transport maritime économique. Je dis économique au sens que l'on donne à ce mot dans le Sud, par opposition au sens que le terme peut avoir dans le Nord.

Mais, à mon sens, il existe une façon décisive de réduire ces frais et qui éviterait aux contribuables canadiens les millions de dollars qui se dépensent pour le développement du Nord.

On peut réduire une grande partie des frais d'expédition, de façon que les marchandises puissent se transporter vers le Nord à bien meilleur compte qu'à l'heure actuelle. Je demande donc au ministre si le ministère s'est arrêté ou s'il a l'intention de s'arrêter à considérer la possibilité d'accorder des subventions à des propriétaires de bateaux côtiers desservant le nord-ouest du Canada et du Pacifique, en passant par les ports de l'enclave de l'Alaska? S'est-on occupé de cette question ou va-t-on s'en occuper?

Le ministre voudra-t-il bien dire au Comité si son ministère va accorder une sérieuse considération à la proposition faite?

M. HEES: Nous allons assurément la prendre en considération, monsieur Nielsen.

M. NIELSEN: A-t-on étudié l'affaire ou a-t-on l'intention de l'étudier?

M. PASCOE: Je suis aussi de l'intérieur du pays et je ne m'y connais pas beaucoup en matière de services maritimes mais je désire apprendre. Qu'il me soit donc permis de demander si ces subventions sont payées sur quelque gain ou quelque taxe de service, ou s'il s'agit de subventions pures et simples.

M. HEES: Ce sont des subventions pures et simples.

M. AUDETTE: Leur objet est de compenser la perte et de fournir un faible montant de profit, établi en fonction de cette perte.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Les autorités provinciales sont-elles en cause de quelque façon?

— M. AUDETTE: En certains cas, les provinces participent au versement des subventions.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions au sujet du crédit 471?

M. DRYSDALE: Le cas de Terre-Neuve me donne à penser. La subvention de quelque \$2,800,000 est passablement élevée. Quelle était la situation avant l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération? Qui versait la subvention à cette époque?

M. HEES: Le gouvernement de Terre-Neuve versait alors la subvention mais, aujourd'hui, c'est le gouvernement du Canada qui la paie.

M. DRYSDALE: A combien s'élevait la subvention versée à l'époque par le gouvernement de Terre-Neuve? Était-elle relativement la même qu'aujourd'hui?

M. AUDETTE: Je n'en connais pas le montant, mais je sais fort bien qu'elle devait nécessairement être moins élevée qu'elle ne l'est aujourd'hui, étant donné que les frais d'exploitation ont augmenté depuis que le gouvernement du Canada s'est chargé de ce versement.

M. CHEVRIER: Aux termes de l'Union, le gouvernement du Canada s'engageait, je pense, à fournir certaines facilités de transport déterminées. M. Batten est plus au courant de la question que je ne le suis mais, à mon avis, les subventions sont plus élevées aujourd'hui qu'elles ne l'étaient antérieurement.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions?

M. DRYSDALE: Le sujet m'intéresse car je viens de la côte ouest où les services de navires à vapeur présentent certains problèmes. Les subventions à l'égard de nos services sont beaucoup plus faibles que celles qui sont versées à l'égard des services de la côte est; cependant, j'aimerais savoir comment elles se comparent à ce montant de \$2,800,000, d'une façon approximative seulement?

M. AUDETTE: La réponse à votre question serait, je crois, celle-ci: les \$2,800,000 sont versés à la *Canadian National Steamships* qui exploite le service en cause.

M. DRYSDALE: Combien a-t-elle de navires?

M. AUDETTE: Dix ou onze.

M. DRYSDALE: Quelles en sont les dimensions?

M. AUDETTE: Ces navires sont de dimensions fort variées.

M. LATCHMORE: Ils varient d'un maximum de 2,700 tonneaux à un minimum de 500 tonneaux environ.

M. DRYSDALE: Ils naviguent le long de la côte du Labrador et se rendent à Terre-Neuve?

M. LATCHMORE: C'est juste; ils naviguent jusqu'au Labrador.

M. AUDETTE: Le Labrador n'a pas de routes. Le chemin de fer passe dans le centre, ou à peu près, de Terre-Neuve pour se rendre à Saint-Jean. La région n'a pas d'autre moyen de communication ou de transport. En outre, il s'agit d'un engagement que nous avons contracté aux termes de l'Union.

M. DRYSDALE: Combien de centres sont desservis? Quel est celui qui compte le plus d'habitants et quel est celui qui en compte le moins? Dans ce dernier cas, pouvez-vous nous donner le chiffre approximatif de la population?

M. AUDETTE: Il y a un grand nombre de petits centres.

M. DRYSDALE: Qu'entendez-vous au juste par "petit"?

M. AUDETTE: Certains d'entre eux sont simplement des villages de pêcheurs, dont la population n'est parfois que de 100 personnes. Le plus petit compte, je crois, 12 familles.

M. DRYSDALE: Et ces villages ont des installations portuaires?

M. LATCHMORE: Il se peut que ce soit un autre bateau qui aille chercher les passagers et les provisions pour les amener au rivage.

M. DRYSDALE: Pouvez-vous nous dire quel est le nombre des petites localités ainsi desservies qui comptent de 12 à 100 familles?

M. LATCHMORE: Il y a dix parcours différents le long de la côte et le nombre des ports varie de 15 ou 20 à 50 ou 60 sur les différents parcours.

M. DRYSDALE: Quelle est la population maximum d'un centre particulier ainsi desservi?

M. LATCHMORE: Saint-Jean est le plus considérable; Cornerbrook vient ensuite.

M. DRYSDALE: Quelle est la population de ces endroits?

M. TUCKER: La population de Saint-Jean est de 60,000 environ.

M. BATTEN: Cornerbrook compte 25,000 habitants.

M. DRYSDALE: Et ce sont là les deux centres les plus considérables?

M. BALDWIN: En tout, 234 localités sont desservies.

M. HEES: Et leur population varie de 12 familles à 60,000 habitants.

M. DRYSDALE: Ce qui m'intéresse, ce sont les centres plus considérables de Terre-Neuve, dont la population est, mettons, de 10,000 et plus.

M. BALDWIN: Il y en a deux: Cornerbrook et Saint-Jean.

M. DRYSDALE: Et les autres localités?

M. LATCHMORE: Ce sont des villages de pêcheurs.

M. HEES: Port-aux-Basques compte environ 4,000 habitants; Stevenville en a de 2,00 à 3,000. Il y a de la variété.

M. BATTEN: Stevenville compte 6,000 habitants.

M. HEES: Au cours de la dernière campagne, j'ai fait, par avion, le trajet de Saint-Jean à Cornerbrook. Le voyage en vaut la peine car il permet de se rendre compte du nombre considérable de localités complètement isolées qui sont desservies uniquement par voie de mer.

M. TUCKER: La côte s'étend sur une longueur de 6,000 milles.

M. HEES: Et l'on trouve 1,300 petits villages le long de la côte.

M. WRATTEN: Dans un rapport que je lisais l'autre jour, il est question d'un déficit de quatre millions de dollars à l'égard d'une ligne de navigation qui n'a jamais desservi ces ports-là. Il y a de cela quelques années. Ce déficit est-il en sus de \$2,800,000 dont il est question aujourd'hui?

M. HEES: Il n'y a pas, que je sache, de rapport entre ce déficit et la subvention présentement à l'étude.

LE PRESIDENT: Les lignes de navigation de l'Etat ne sont pas du ressort du présent Comité. Le crédit 471 est-il approuvé?

M. HOWARD: J'avais l'intention d'attendre que nous en arrivions à la question des navires à vapeur. En sommes-nous toujours au chapitre de l'administration?

LE PRESIDENT: Non, monsieur. Nous en sommes au crédit 471.

M. HOWARD: Si j'additionne les subventions prévues pour l'année courante, indiquées ici à l'égard des trois services présentement subventionnés . . .

M. AUDETTE: Il y en a plus de trois.

M. HOWARD: Je parle des services de la côte ouest. Si j'additionne ces subventions,—je tire mes chiffres du budget supplémentaire qui rectifie les montants indiqués dans le budget principal,—j'obtiens un total de \$332,000 pour les trois services. Savez-vous quel montant additionnel sera versé à la *Northland Navigation* pour le parcours comprenant Bella Coola?

M. AUDETTE: Ce montant est compris dans la subvention indiquée à l'égard du service entre Vancouver et Bella Coola; la subvention est de \$50,000 par année mais le chiffre mentionné ici ne porte que sur neuf mois. Cette année, l'exploitation de ce service doit commencer le 1er juillet, c'est pourquoi la prévision ne se rapporte qu'à neuf mois de service.

M. HOWARD: Savez-vous quel montant sera versé à la *Union Steamships* pour le parcours septentrional jusqu'aux îles de la Reine-Charlotte?

M. AUDETTE: Je n'en ai aucune idée.

M. HEES: La question n'est pas encore réglée. De fait, elle n'est pas même à l'étude!

M. HOWARD: Elle le sera sûrement si la *Union Steamships* a vent des présentes délibérations!

M. HEES: Vous faites allusion, je pense, à un autre service au sujet duquel M. Audette a exprimé l'espoir qu'il serait inauguré aujourd'hui.

M. HOWARD: Vous souvenez-vous du montant demandé par la *Union Steamships* pour la dernière année financière?

M. AUDETTE: Il était, je crois, de \$600,000 ou de \$700,000, mais il visait uniquement le maintien du service existant.

Le PRESIDENT: Avez-vous d'autres questions?

M. DRYSDALE: J'ai une question à poser au sujet de Terre-Neuve. En ce qui concerne les services côtiers, tout ce qui est nécessaire c'est qu'un petit groupe de citoyens, de dix à douze à peu près, dise: "Nous aimerions qu'un navire s'arrête ici." Est-ce ainsi que l'on procède, ou quelle est la ligne de conduite suivie?

M. AUDETTE: Pas du tout. Les services subventionnés sont habituellement établis à la suite de représentations provenant de la région.

Il n'est pas d'usage pour une société de navigation d'assurer un pareil service, sur un plan commercial, tout simplement parce que ou les tarifs seraient trop élevés ou la demande insuffisante.

Une petite localité ne peut pas être desservie économiquement, car on ne peut pas lui apporter assez de marchandises pour justifier l'arrêt.

Quand il s'agit d'une localité qui compte 12 familles, le partage des frais par le gouvernement rend l'exploitation profitable. S'il est essentiel de desservir toute la région, il faut y arriver d'une manière ou d'une autre et nous devons compenser la perte subie par la société qui assure le service.

M. DRYSDALE: La plupart des habitants de Terre-Neuve sont des gens de mer, n'est-ce pas? N'existe-t-il pas des services auxiliaires entre les petites localités et les plus grandes pour faciliter la cueillette?

M. LATCHMORE: Bon nombre de petites embarcations font le service entre une petite localité et un centre plus grand.

M. DRYSDALE: Ces services sont d'initiative privée, je suppose? Ne serait-il pas possible d'intéresser les exploitants de navires plus gros à fournir ces services?

M. LATCHMORE: Les navires plus gros font escale à la plupart des endroits. Les particuliers exploitent de petites embarcations qui font la navette entre le rivage et les gros navires.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Si je comprends bien, la plupart des services côtiers de Terre-Neuve ont été établis parce que le Traité de l'Union l'exigeait et il nous a fallu en fournir une certaine partie. Y a-t-il eu, depuis, quelque extension marquée de ces services, ou quelque réduction?

M. HEES: Deux nouveaux navires ont été fournis.

M. CHEVRIER: Il y a tout d'abord la question de l'établissement d'un nouveau service de navires à vapeur, qui se fait uniquement lorsque la Commission est convaincue, après enquête, que le service est essentiel pour répondre aux besoins du public. Il y a ensuite la simple question de l'obligation qui incombe au gouvernement du Canada de fournir ce service de navires à vapeur selon les conditions de l'Union.

M. HEES: C'est juste.

M. TUCKER: Il faut assurer en même temps le transport des passagers et celui des marchandises.

Le PRESIDENT: Avez-vous d'autres questions?

M. DRYSDALE: Au sujet de la Colombie-Britannique, M. Hees a mentionné le service auxiliaire des avions. Existe-t-il pareil service auxiliaire par voie des airs à Terre-Neuve?

M. HEES: Oui, monsieur.

M. DRYSDALE: A quel endroit?

M. BALDWIN: La société *Eastern Provincial Airlines* exploite un service entre Gander et Saint-Jean et elle transporte beaucoup de courrier. Elle a un important contrat pour le transport du courrier. Ce n'est pas un genre de service qui serait approprié à d'autres fins parce que les avions ne peuvent pas atteindre un grand nombre des ports de mer. Ce sont des avions à roues et il n'y a, pour ainsi dire, pas d'aéroports à Terre-Neuve, à l'exception de Gander, Torbay et Harmon Field. Les hydravions ne peuvent amerrir que sur les lacs intérieurs. Ils ne peuvent pas se poser sur les eaux profondes de la mer.

Toutefois, nous songeons à la possibilité d'utiliser des hélicoptères et nous cherchons à savoir dans quelle mesure ces appareils peuvent répondre aux besoins de ce genre. C'est là un des projets à l'étude présentement dans les services d'organisation du ministère.

Le PRESIDENT: Le crédit 471 est-il approuvé?

M. HOWARD: Pouvez-vous nous donner une idée de la perte, ou déficit, qui résulte de l'exploitation, par le National-Canadien, du parcours de la côte ouest pendant la saison d'été.

M. AUDETTE: Je n'ai pas de chiffres à cet égard parce que nous ne versons pas de subventions au National-Canadien.

M. BALDWIN: Cette perte est incluse dans les frais d'exploitation de la société.

M. AUDETTE: Seul le personnel du National-Canadien peut répondre à votre question.

Le PRESIDENT: Le crédit 471 est approuvé.

Crédit 651. Subventions aux navires à vapeur pour les services de cabotage, énumérés au détail des affectations—Crédit supplémentaire.....\$ 703,000

M. DRYSDALE: S'agit-il ici d'un montant global, ou ce montant est-il réparti entre l'Est et l'Ouest?

M. AUDETTE: Vous en trouverez le détail à la page 37 du même fascicule. A la fin de l'énumération, on indique qu'il y a à déduire un crédit de \$374,000.

Le PRESIDENT: Avez-vous d'autres questions?

M. CHEVRIER: Existe-t-il des services subventionnés, autres que ceux que mentionnent le budget principal et le budget supplémentaire pour l'année financière courante.

M. AUDETTE: Il n'y en a pas d'autres qui sont subventionnés par la Commission maritime canadienne.

Le PRESIDENT: Le crédit 651 est approuvé.

Nous allons maintenant passer au crédit 472, à la page 84.

Crédit 472. Conseil des ports nationaux. Avances au Conseil des ports nationaux, sous réserve des dispositions de l'art. 29 de la Loi sur le Conseil des ports nationaux, en vue de payer les dépenses applicables à l'année civile 1958, pour l'un ou pour l'ensemble des comptes suivants: Dépenses de reconstruction et immobilisations—

Halifax	\$ 855,000
Saint-Jean	100,000
Chicoutimi	400,000
Québec	5,000,000
Généralités—Imprévus et divers.....	200,000
	<hr/>
	\$ 6,555,000

M. HEES: Je vous présente M. Maurice Archer qui est président du Conseil des ports nationaux. M. Archer répondra aux questions relatives à l'activité de ce Conseil.

Je pourrais mentionner en passant que les ports nationaux sont les suivants: Halifax, Saint-Jean (N.-B.), Chicoutimi, Québec, Trois-Rivières, Montréal (P.-Q.), Churchill (Man.), et Vancouver (C.-B.).

Les ports des autres catégories sont compris sous la rubrique "Services de la marine".

Le PRESIDENT: Avez-vous des questions relatives au présent crédit?

M. DRYSDALE: L'avons-nous approuvé?

Le PRESIDENT: Non, monsieur.

M. DRYSDALE: Je croyais que le ministre devait faire une déclaration générale à ce sujet.

M. HEES: C'était bien mon intention mais je me rends compte maintenant que ce j'avais à dire, en majeure partie, a déjà été dit lors de l'étude des Services de la marine.

M. DRYSDALE: Apparemment, le port de Vancouver est le seul, parmi les ports nationaux, qui soit exploité avec profit. Si je comprends bien, les autres auraient à faire face à des dépenses énormes.

Le port de Vancouver, si je ne m'abuse, est censé exiger des droits passablement élevés. Comment ces droits se comparent-ils aux droits de port exigés ailleurs? D'autre part, comment se fait-il que le port de Vancouver réalise des bénéfices et qu'il n'en est pas de même pour les autres?

M. M. ARCHER (*président du Conseil des ports nationaux*): Vancouver n'est pas le seul port dont l'exploitation produise un excédent net. Trois-Rivières avait un excédent de \$201,000 l'an dernier. Montréal en avait un de \$678,000. A l'heure actuelle, il y a trois ports dont les recettes d'exploitation dépassent les frais.

M. DRYSDALE: Comment les droits de port exigés à Vancouver se comparent-ils à ceux qu'on exige à Montréal?

M. ARCHER: Un régime de droits est établi à l'égard des ports de l'Est et ces droits sont inférieurs à ceux qu'on exige à Vancouver. A ce dernier endroit, on a aussi des droits de tonnage qui n'existent pas dans les ports de l'Est.

M. DRYSDALE: Pour quelle raison?

M. ARCHER: En 1936, le Conseil des ports nationaux a pris possession de ces droits de tonnage. Ils ont été réduits en 1948 et en 1951, de 40 p. 100.

M. DRYSDALE: Chaque commission de port détermine-t-elles ses droits particuliers?

M. ARCHER: Un régime est établi à l'égard des ports de l'Est afin de prévenir toute distinction injustifiée, notamment sous le rapport des droits de port.

Vancouver avait ses propres droits distincts et le Conseil a réduit les droits qui étaient en vigueur au moment où il a assumé l'exploitation de ce port.

M. DRYSDALE: Vous dites que le ministère des Transports fixe les droits pour la côte est et que le port de Vancouver détermine lui-même les siens?

M. ARCHER: Les droits sont fixés par arrêté en conseil.

M. DRYSDALE: Le port de Vancouver procède-t-il de la même façon pour déterminer les siens?

M. ARCHER: Oui, monsieur, les droits exigés à Vancouver sont déterminés exactement de la même façon qu'ailleurs.

M. BRASSARD (*Chicoutimi*): Le port de Chicoutimi est-il exploité avec profit, ou l'est-il à perte?

M. ARCHER: Son exploitation se solde par un faible déficit.

M. BRASSARD (*Chicoutimi*): Pouvez-vous me dire pour quelles dépenses en immobilisations ces \$400,000 ont été votés?

M. ARCHER: Une dépense de \$400,000 est prévue à l'égard de l'aménagement d'un quai à pétrole que les exploitants du pétrole utiliseront en commun.

M. BRASSARD (*Chicoutimi*): Serait-il possible aussi d'étendre le territoire desservi par le port de Chicoutimi de manière à y inclure la baie des Ha! Ha! à Bagotville, par exemple?

M. ARCHER: Le territoire desservi s'étend jusqu'à la baie des Ha! Ha! Il s'arrête tout près de cette baie.

M. BRASSARD (*Chicoutimi*): La population de Bagotville aimerait bénéficier du service du port de Chicoutimi.

M. CHEVRIER: Je pourrais faire une suggestion au député: si vous plaidez votre cause auprès du ministre, peut-être consentira-t-il à reculer les limites du territoire desservi?

M. HEES: Oui. C'est justement ce que j'allais dire. Merci, monsieur Chevrier.

Si la ville de Chicoutimi a des arguments qui militent pour l'addition de cette autre région et qu'elle veuille bien nous en faire part, nous prendrons sûrement la question en considération.

M. BRASSARD (*Chicoutimi*): Je ne parle pas de la ville de Chicoutimi mais de Bagotville.

M. HEES: Très bien, si Bagotville veut présenter une pareille demande, nous l'étudierons avec soin.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Ai-je raison de croire que le Conseil des ports nationaux acquitte ses propres frais d'administration sur ses surplus?

M. ARCHER: Je n'ai pas saisi votre question?

Le PRESIDENT: Le Conseil des ports nationaux acquitte-t-il ses besoins sur les surplus?

M. ARCHER: Oui, pour ce qui est de notre budget d'exploitation, c'est ainsi que nous procédons.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Les montants mentionnés ici n'ont trait qu'aux dépenses en immobilisations?

M. ARCHER: Ils se rapportent aux dépenses en immobilisations seulement.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): A l'heure actuelle, le port de Churchill est-il exploité avec profit ou l'est-il à perte?

M. ARCHER: L'an dernier, il a eu un faible déficit. Churchill a eu un déficit de \$137,941.

M. CHEVRIER: De combien de navires Churchill était-il le port d'attache l'an dernier?

M. ARCHER: De quarante-six navires.

M. CHEVRIER: Selon les prévisions, de combien de navires sera-t-il le port d'attache cette année?

M. ARCHER: Je crois savoir que cinquante-six navires auront leur port d'attache à Churchill cette année.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Quelle quantité de grain a été exportée de Churchill l'an dernier?

M. ARCHER: Seize millions de boisseaux.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): J'ai une autre question, monsieur le président.

M. HEES: Un instant, je vous prie. M. Archer est à vérifier les expéditions de grains.

M. ARCHER: Je puis vous donner le chiffre exact à l'égard de la quantité de grains expédiée du port de Churchill. Cette quantité était de 16,869,000 boisseaux.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je vous remercie. N'est-ce pas là le chiffre le plus élevé atteint jusqu'ici?

M. ARCHER: Le chiffre de l'an dernier était le plus élevé.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Le Conseil des ports nationaux et la Commission maritime canadienne font-ils parfois double emploi-

M. ARCHER: Ils collaborent, mais ils ne font pas double emploi.

M. HEES: Voilà une bonne réponse: "ils collaborent mais ils ne font pas double emploi".

La distinction est celle-ci, monsieur Horner: la Commission maritime canadienne ne s'occupe nullement de l'exploitation proprement dite de quelque installation.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, la dépense de cinq millions de dollars pour fins d'immobilisations m'intéresse. De quoi s'agit-il?

M. ARCHER: Cet argent servira à la remise en état d'un vieux quai pour nous permettre d'y installer des tours marines.

Il y a aussi un contrat pour la construction de tours marines et de galeries à grains.

Un troisième contrat porte sur l'agrandissement de l'élévateur à grains actuel de manière qu'on puisse y entreposer deux millions de boisseaux.

M. DRYSDALE: Qu'entendez-vous par des tours marines?

M. ARCHER: Une tour marine sert à décharger le grain des gros navires des lacs.

M. CHEVRIER: Le port de Toronto n'est pas exploité par le Conseil des ports nationaux, n'est-ce pas?

M. HEES: Toronto a sa propre commission du port. Il ne relève pas du Conseil des ports nationaux.

M. CHEVRIER: Qu'arrive-t-il quand ce port a un déficit? La ville de Toronto doit-elle le combler?

M. HEES: C'est à la commission de ce port à s'en occuper.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Les ports, comme celui de Toronto, relèvent-ils du ministère des Transports?

M. HEES: Oui, monsieur. Ils relèvent du ministère des Transports mais non pas du Conseil des ports nationaux. Toronto n'est pas un port national. Ceux que j'ai mentionnés le sont et ils sont visés par la Loi sur les ports nationaux.

M. WRATTEN: Le gouvernement fait-il des dépenses en immobilisations pour le port de Toronto?

M. HEES: Non, monsieur, pas pour Toronto. Ce port fait lui-même ses frais. Pour ce qui est d'Hamilton, nous avons, comme vous le savez, versé une contribution de quatre millions de dollars au cours de l'an dernier.

M. CHEVRIER: Le port touche aussi des droits?

M. HEES: Oui, monsieur.

M. CHEVRIER: Et cet argent sert à régler les dépenses.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Quelle est la situation à Port Arthur et à Fort William?

M. HEES: Un bill est inscrit au Feuilleton en ce moment, qui, s'il est adopté, constituera en corporation les commissaires du port de la Tête des Lacs.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Cette commission ne sera pas soumise à l'autorité du ministère des Transports?

M. HEES: C'est exact.

M. CHEVRIER: Elle aura le même statut que la commission du port de Toronto?

M. HEES: C'est juste, le même statut aussi que Windsor et plusieurs autres ports de la même catégorie.

M. PASCOE: Les dépenses indiquées ici concernent-elles uniquement les installations portuaires? Je songe au port de Churchill. Ces dépenses se rapportent-elles aux facilités de manutention des grains ou uniquement aux ports proprement dits?

M. ARCHER: Elles intéressent aussi les facilités de manutention des grains qui font partie des installations du port.

M. PASCOE: Intéressent-elles aussi les élévateurs à grains?

M. ARCHER: Oui, monsieur, tout cela est compris dans l'exploitation d'un port.

M. DRYSDALE: Quand la dernière dépense en immobilisations a-t-elle été faite à l'égard du port de Vancouver?

M. ARCHER: L'an dernier, nous avons dépensé \$981,000 pour des facilités de manutention des grains au port de Vancouver.

M. DRYSDALE: D'autres dépenses en immobilisations sont-elles prévues à l'égard du port de Vancouver?

M. ARCHER: Nous nous proposons de dépenser \$4,500,000 cette année pour le port de Vancouver.

M. CHEVRIER: Cette dépense est-elle prévue dans un autre crédit? Je suppose qu'elle est comprise dans le crédit 516?

LE PRESIDENT: Cette dépense est mentionnée à la page 93, au poste 516. Nous l'examinerons dès que nous en aurons fini avec le crédit à l'étude en ce moment.

M. CHEVRIER: Il serait peut-être opportun, monsieur le président, de nous expliquer pourquoi ces deux crédits sont séparés, c'est-à-dire pourquoi certains ports nationaux sont mentionnés dans un crédit tandis que d'autres le sont dans un autre. Une explication à cet égard fournirait, je pense, une réponse à un certain nombre de questions qui pourraient être posées.

M. ARCHER: Dans un cas il s'agit d'un prêt tandis que dans l'autre il s'agit simplement d'une affectation de fonds. Des avances sont faites sous forme de prêts parce qu'on estime que certains ports sont en mesure de payer l'intérêt sur les sommes investies et, de fait, ils paient l'intérêt. Les avances de ce genre sont prévues dans le crédit 516 et les ports en cause sont ceux de Montréal, Trois-Rivières et Vancouver.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Quel est le coût par boisseau de la manutention des grains dans ces différents ports? Avez-vous des chiffres là-dessus?

M. ARCHER: Il m'est impossible de vous donner ces chiffres pour le moment. Nous exigeons un certain montant par 1,000 boisseaux; je ne voudrais pas, cependant, vous donner ce chiffre de mémoire. Les frais varient d'un port à l'autre. En certains endroits, comme Prescott et Port-Colborne, on ne procède pas de la même façon qu'à Montréal. A Churchill, il y a du nettoyage. Les opérations ne sont pas les mêmes à Montréal et dans les ports de l'Est où il ne se fait aucun nettoyage.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Pourriez-vous nous donner ces chiffres plus tard?

M. ARCHER: Vous voulez savoir ce que nous exigeons, par 1,000 boisseaux, pour la manutention des grains dans les différents ports?

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Oui, monsieur.

M. ARCHER: Je pourrai, je pense, vous fournir ces chiffres.

Le PRESIDENT: On pourrait peut-être nous les transmettre avant la prochaine séance.

M. CHEVRIER: Les ports de Prescott et Port-Colborne sont-ils compris dans le crédit 472?

M. ARCHER: Oui, mais aucune dépense en immobilisation n'est prévue cette année à leur égard.

(Le crédit est approuvé.)

Le PRESIDENT: Le crédit 516, à la page 93, porte sur des dépenses semblables.

(Le crédit est approuvé.)

C'est maintenant le moment, je pense, d'examiner le crédit supplémentaire 662.

Crédit 662. Provision en vue de porter à \$6,000,000 le montant qui peut être imputé en tout temps sur la caisse renouvelable mentionnée au paragraphe 2 de l'article 101 de la Loi sur l'administration financière, c. 12 des Statuts de 1951 (2e session), dont le maximum a déjà augmenté par le crédit 630 de la Loi des subsides n° 2, 1955—Crédit additionnel.....\$ 1,000,000

M. BALDWIN: Il s'agit simplement d'une augmentation du montant qui peut actuellement être imputé sur la caisse renouvelable. Par suite de ses lourdes charges en matière de travaux et d'installations matérielles, le ministère des Transports fonctionne en vertu d'un statut spécial et il a une caisse renouvelable autorisée par le Parlement jusqu'à concurrence de cinq millions de dollars. Le présent crédit vise uniquement à augmenter à six millions de dollars le montant maximum qui peut être imputé sur cette caisse renouvelable.

Le PRESIDENT: Le crédit 662 est approuvé.

SERVICES DES CHEMINS DE FER ET DES NAVIRES A VAPEUR

Crédit 430. Réparations et dépenses nécessitées par l'exploitation et l'entretien des wagons officiels soumis à l'autorité du ministère.....\$ 59,820

Le PRESIDENT: Avez-vous des questions?

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Quel est le nombre de ces wagons?

M. HEES: Il y en a cinq.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Qui s'en sert?

M. HEES: Il y en a deux pour le gouverneur général et trois pour les ministres du cabinet. Déjà, il y en avait cinq pour les ministres du cabinet mais nous avons réduit le nombre de deux.

Le PRESIDENT: Avez-vous d'autres questions?

M. WRATTEN: Ce sont là les wagons particuliers dont ces gens se servent?

M. HEES: De nos jours, il est plus juste de dire "wagons-bureaux", car nous travaillons tout le temps que nous nous y trouvons.

M. WRATTEN: Loin de moi l'idée d'en douter.

M. CHEVRIER: Si l'on voulait se donner la peine de les visiter, on constaterait qu'ils n'ont rien de bien particulier. Il sont certes bien usés.

M. HEES: Ils ont tous soixante ans, je pense.

M. WRATTEN: En fait-on un usage étendu?

M. HEES: Non, pas au cours de la dernière année. On voyage surtout en avion maintenant.

M. HOWARD: Immédiatement après ce poste, il est fait mention des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. BALDWIN: C'est là le titre principal, ou la rubrique, des crédits qui suivent.

Le PRESIDENT: Le crédit 430 est approuvé.

Crédit 433. Améliorations et installations afférentes au transport.....\$ 15,000

M. CHEVRIER: S'agit-il ici du solde des crédits prévus à l'égard de la chaussée de Canso?

M. BALDWIN: Il y aura peut-être quelques autres petites sommes. Le montant indiqué ici concerne quelques morceaux de terrain à l'égard desquels un contrat a été négocié.

M. CHEVRIER: Et ce poste disparaîtra éventuellement?

M. BALDWIN: En effet.

Le PRESIDENT: Le crédit 433 est approuvé.

Crédit 434. Entretien de la chaussée.....\$ 10,000

M. CHEVRIER: De quoi s'agit-il? Ce crédit vise-t-il l'entretien prévu par l'entente conclue avec la Nouvelle-Ecosse?

M. BALDWIN: Oui, monsieur. Aux termes de la clause 10 de l'entente conclue avec la Nouvelle-Ecosse, nous avons la charge de l'entretien durant les trois premières années qui suivent la parachèvement des travaux.

Le PRESIDENT: Le crédit 434 est approuvé.

Crédit 435. Agrandissement des installations de quai et le terminus de North Sydney (N.-E.)\$ 65,000

M. CHEVRIER: Nous avons dépensé des sommes énormes pour les installations de terminus à North Sydney. Le montant indiqué ici est très faible en comparaison des dépenses antérieures.

M. BALDWINS II y aura peut-être quelques petites dépenses de plus, mais celle-ci est la dernière qui a trait aux travaux mêmes que comporte le projet de North Sydney.

Le PRESIDENT: Le crédit 435 est approuvé.

Crédit 436. Construction de nouvelles installations de quai et de terminus à Port-aux-Basques (T.-N.)\$ 185,000

M. WRATTEN: C'est à cet endroit que le transbordeur accoste?

Le PRESIDENT: Oui, monsieur.

M. WRATTEN: Vous parlez du transbordeur qui n'a pas encore accosté.

M. HEES: C'est bien cela, mais ce ne sera pas long maintenant. Le transbordeur effectuera des voyages d'essai dans le courant du mois et avant la fin de l'été, nous l'espérons, il accostera enfin à Port-aux-Basques.

Le PRESIDENT: Le crédit 436 est approuvé.

Crédit 437. Construction ou acquisition de transbordeurs d'autos et de matériel, selon le détail des affectations, le Conseil du Trésor pouvant augmenter ou diminuer le montant du crédit à affecter aux projets particuliers\$ 1,025,000

M. CHEVRIER: Combien de navires le crédit 437 vise-t-il?

M. BALDWIN: Le crédit 437 porte principalement sur un nouveau navire, un transbordeur d'autos qui fera la navette entre l'île Bell et Portugal Cove à Terre-Neuve; il comprend aussi un versement relatif au paiement du *Carson*.

M. HOWARD: Quels sont les rouages établis à l'égard de la fourniture de pareils navires? Sur quoi vous fondez-vous pour en déterminer la nécessité et quelles enquêtes faites-vous?

M. BALDWIN: Les circonstances varient. Dans le cas du *Carson*, la décision a suivi des représentations de la part des localités desservies en même temps qu'un rapport de notre propre service d'inspection des navires à vapeur au sujet des difficultés que présentait l'emploi des navires actuels. Dans le cas d'un navire en mesure d'assurer un service convenable entre Portugal Cove et Belle-Isle, les représentations des localités intéressées ont été à l'étude pendant quelque temps.

M. HOWARD: C'est là le seul service prévu?

M. BALDWIN: Il n'y a pas d'autre service ni d'autre moyen convenable de communication avec Belle-Isle.

M. HOWARD: Si le besoin s'en faisait sentir, ou encore si des représentations étaient faites au ministère en vue de l'établissement d'un service semblable entre la partie sud de la terre ferme et l'île de Vancouver,—je songe en particulier aux environs de White Rock,—que se produirait-il?

M. HEES: Nous étudierions la proposition et, si nous la jugions fondée, nous y donnerions suite.

M. HOWARD: Du fait que, dans le cours normal des choses, le ministère est au courant des facilités existantes, vous prendriez l'initiative et vous diriez: voyons s'il y a moyen d'assurer un pareil service pour compléter et améliorer le service actuel?

M. HEES: Le choses pourraient se passer comme cela mais, habituellement, c'est la localité intéressée qui signale pareils besoins à notre attention.

M. HOWARD: On ne vous a pas fait de représentations au sujet du parcours dont je viens de parler?

M. HEES: Oui, on nous en a fait dans ce cas. Le maire de Victoria m'en a parlé il y a quelques mois. A ce moment-là, nous lui avons dit que, s'il était possible de trouver une société privée qui serait intéressée à exploiter le service, nous serions heureux d'en étudier les détails et d'en discuter avec cette société.

M. HOWARD: Aucune société privée n'a été trouvée encore?

M. HEES: Non, monsieur. Aucune n'a encore communiqué avec nous.

M. HOWARD: Est-il possible que le ministère fournisse les installations nécessaires et exploite lui-même le service?

M. BALDWIN: Non, nous ne l'exploiterions pas. Le crédit vise uniquement la construction du navire qui serait affrété à un exploitant particulier chargé d'assurer le service.

Le PRESIDENT: Avez-vous d'autres questions?

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Qui s'occupera de l'exploitation de ces navires et quel revenu en tirerez-vous, si tant est que vous en tiriez?

M. BALDWIN: Le *Carson* est exploité par le National-Canadien et il effectue divers parcours entre Terre-Neuve et le continent. Le transbordeur pour Belle-Isle sera probablement exploité par une société privée, mais il n'a pas encore été décidé de quelle société il s'agira, si ce sera l'exploitant actuel ou quelque autre société.

Quand le moment sera venu, c'est-à-dire une fois que le transbordeur aura été construit (il ne l'a pas encore été), il est probable que le gouvernement devra considérer différentes propositions et il est probable aussi qu'il sera intéressé à accepter celle qui lui permettra d'affréter ce navire à un exploitant particulier dans les conditions les plus avantageuses.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Nous allons tirer un certain revenu de ces navires?

M. HEES: Nous l'espérons.

Le PRESIDENT: Le crédit 437 est approuvé.

Crédit 438. Services côtiers de Terre-Neuve—Construction ou acquisition de navires et de matériel pour le transport des passagers et des marchandises\$ 1,100,000

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): De combien de navires de transport des passagers s'agit-il ici?

M. BALDWIN: Le nombre exact est, je pense, encore à l'étude. Il a été décidé d'en construire un pour remplacer le *Burin*, qui est le vieux navire à passagers en service dans la baie de Plaisance. La décision d'en construire d'autres dépendra des conclusions auxquelles aboutira une étude sur les moyens de transport de Terre-Neuve en cours présentement. Cette étude fait partie d'une enquête générale que nous avons entreprise afin d'être en mesure de décider si nous

devons ajouter d'autres facilités de chemin de fer et de route et même des services d'hélicoptères. Dans le cas de l'affirmative, les navires seraient probablement moins en demande. Par contre, si notre décision est négative, il nous faudra probablement quatre navires. On s'occupe présentement d'établir les plans en vue de la construction du navire qui doit remplacer le *Burin*. J'estime que ce travail sera terminé vers la fin d'août.

M. DRYSDALE: Ces navires bénéficieront-ils des subventions prévues à l'heure actuelle?

M. BALDWIN: Ils feront partie des services côtiers subventionnés.

(Le crédit est approuvé).

Crédit 439. Service de transbordement entre Yarmouth (N.E.) et Bar Harbour, Maine (E.-U.). Déficit de 1958\$ 165,000

M. CHEVRIER: Pourrions-nous savoir depuis combien de temps le *Bluenose* est en service et quelle a été la situation en matière de profits et de pertes depuis le début?

M. HEES: Le service a été inauguré le 4 janvier 1956. Les recettes totales pour l'année terminée le 31 décembre 1956 ont été de \$1,085,516; en 1957, elles se sont levées à \$1,173,933. Les dépenses totales se sont chiffrées à \$1,389,866 en 1956 et à \$1,452,027 en 1957.

M. CHEVRIER: L'an dernier, le déficit a été de l'ordre de \$300,000.

M. HEES: Il était de \$278,000.

M. CHEVRIER: Au regard de \$165,000, cette année?

M. HEES: Non, monsieur, plutôt au regard du déficit de 1956 qui s'établissait à \$304,349.

M. CHEVRIER: A quoi sera affecté le présent crédit de \$165,000?

M. BALDWIN: Au déficit prévu cette année.

M. BRASSARD (*Chicoutimi*): Ce transbordeur sert-il uniquement aux citoyens canadiens ou américains?

M. HEES: Le transbordeur fait la navette entre Yarmouth (N.-E.) et Bar Harbour (Maine). L'état du Maine a fait les frais des installations de terminus à Bar Harbour; la province de Nouvelle-Ecosse a acquitté certaines dépenses relatives aux installations de Yarmouth et le gouvernement fédéral a fourni un navire.

M. KENNEDY: Je remarque que le déficit a diminué de 40 p. 100 environ au cours de l'année. A quoi cette diminution est-elle attribuable? Résulte-t-elle du trafic accru ou d'une meilleure administration?

M. HEES: La diminution du déficit résulte surtout de l'accroissement du trafic.

M. KENNEDY: Quelles sont les perspectives pour l'avenir? Le revenu augmentera-t-il?

M. HEES: Il augmentera s'il y a accroissement du trafic d'hiver.

M. BALDWIN : Il ne fait pas de doute que l'exploitation soit profitable pendant l'été. Le trafic d'hiver a progressé de façon assez satisfaisante. S'il continue de s'améliorer, l'entreprise devrait être en mesure de faire ses frais à l'année longue.

M. CHEVRIER : Comment le déficit réel se compare-t-il à l'estimation qu'on en avait faite avant l'inauguration du service?

M. BALDWIN : Il n'est pas aussi élevé que le montant prévu.

(Le crédit 439 est approuvé).

Crédit 440. Coût de l'expertise des biens du chemin de fer de Terre-Neuve confiés à la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada...\$ 17,500

M. DRYSDALE : De quoi s'agit-il ici?

M. BALDWIN : A l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération, le gouvernement fédéral, en conformité des termes de l'Union, a pris possession du chemin de fer de Terre-Neuve et il a jugé nécessaire de faire l'expertise des biens de cette société. Le gouvernement de Terre-Neuve n'avait pas de système régulier,—comme il en existe dans les autres provinces,—d'enregistrement des terres et d'arpentage. Le présent crédit se répète depuis quelques années; le même montant à peu près est voté chaque année afin d'assurer les fonds nécessaires pour compléter l'expertise des biens du chemin de fer de Terre-Neuve.

M. DRYSDALE : Terre-Neuve n'a qu'un seul chemin de fer?

M. BALDWIN : Oui, monsieur.

M. DRYSDALE : Sur combien de milles s'étend la voie ferrée?

M. BALDWIN : C'est là une question qui est du ressort du Comité des chemins de fer et de la marine marchande qui se réunira la semaine prochaine.

(Le crédit est approuvé).

Crédit 441. Dégaussage des navires marchands de mer, ayant une jauge brute de 1,000 tonneaux ou plus, immatriculés au Canada, ou immatriculés au Royaume-Uni lorsque sujets à une nouvelle immatriculation au Canada en vertu d'une entente spéciale entre gouvernements.....\$ 300,000

M. CHEVRIER : Le dégaussage de ces navires immatriculés au Royaume-Uni ne tire-t-il pas à sa fin? Il me semble ce poste revient constamment?

M. BALDWIN : Il s'agit maintenant de nouveaux navires en voie de construction, dont quelques-uns seront immatriculés au Royaume-Uni, tout en étant compris dans le programme de remplacement du Canada et tout en étant de propriété canadienne.

M. CHEVRIER : Les navires mentionnés par M. Audette ont-ils tous été dégaussés?

M. BALDWIN : Je ne crois pas que ce programme ait été complété. Je ne crois pas non plus qu'il soit en cours présentement. Autant qu'il m'en souviennent, la dépense administrée par la Commission maritime a pour principal objet les nouveaux navires en voie de construction.

M. WRATTEN : Que signifie le terme "dégaussage"?

M. HEES : On entend par là l'installation de dispositifs de protection contre les mines magnétiques.

(Le crédit est approuvé).

LE PRESIDENT: Les crédits 422 et 443 sont du ressort du Comité des chemins de fer et de la marine marchande de l'Etat.

M. CHEVRIER: En sommes-nous à un bon endroit pour arrêter?

M. HEES: Nous pourrions peut-être examiner quelques crédits de plus et à la prochaine séance nous en serions aux prévisions de dépenses des Services de l'air.

Crédit 444. Autorisation au gouverneur en conseil d'accorder au National-Canadien une subvention de \$25,000 du mille, à concurrence de \$7,450,000, en vue de la construction de la ligne de chemin de fer désignée au chapitre 49 des Statuts du Canada de 1953-1954 sous le nom d'embranchement n° 1 (et décrite approximativement comme étant une ligne de chemin de fer de Saint-Félicien à Chibougamau et de Chibougamau à Beattyville, dans la province de Québec); le mode de paiement de cette subvention ainsi que le montant des versements et les conditions de paiement, s'il y en a, devant être déterminés par le gouverneur en conseil. Montant estimatif requis pour l'année financière 1958-1959.....\$ 1,600,000

M. BRASSARD (*Chicoutimi*): Le National-Canadien se charge-t-il lui-même des travaux ou sont-ils confiés à d'autres entrepreneurs?

M. BALDWIN: Le National-Canadien fait un appel de soumissions et adjuge des contrats.

M. BRASSARD (*Chicoutimi*): S'agit-il de contrats en régie intéressée?

M. HEES: Non, monsieur.

LE PRESIDENT: Il n'y a pas de contrats en régie intéressée.

M. DRYSDALE: Que représente le montant de \$25,000? Représente-t-il le coût réel de l'entreprise par mille?

M. HEES: Non, monsieur. La ligne de chemin de fer dont il s'agit ici coûte environ \$100,000 du mille.

M. CHEVRIER: N'est-il pas exact que le présente dépense a été autorisée par le Parlement et que l'unique objet du crédit prévu ici est de donner effet aux dispositions du bill?

M. HEES: Oui, monsieur. C'est là son unique objet.

M. CHEVRIER: Le montant de la subvention est-il indiqué dans le bill?

M. HEES: Oui, monsieur, \$25,000.

M. BALDWIN: Le chiffre a été fixé à la suite d'études antérieures. Il représente la différence entre ce que le chemin de fer pouvait affecter au projet et ce qui était requis pour en assurer l'exécution.

M. HOWARD: La subvention accordée à l'égard de la construction du *Great Eastern Railway* est-elle comprise dans un autre crédit?

M. BALDWIN: La subvention dont vous parlez a déjà été versée. Il n'y a rien d'autre à payer à cet égard.

M. HOWARD: On ne s'en préoccupe plus?

M. HEES: Toute l'affaire a été mise au point.

M. HOWARD: Bien entendu, nous vous saurions gré de bien vouloir vous en préoccuper de nouveau.

M. HEES: Il y avait une subvention à l'égard d'une ligne allant jusqu'à Prince George et une autre à l'égard d'une distance de cinquante milles au nord de Prince George.

(Le crédit est approuvé).

(Le crédit 445 est approuvé).

Crédit 446. Caisse de prévoyance des cheminots—Supplément aux pensions prévues par le Loi de la caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard, de façon à porter, dans l'année civile 1958, le versement minimum à \$30 par mois au lieu de \$20 comme le fixe ladite loi.....\$ 9,500

M. CHEVRIER: C'est ce crédit qui m'a toujours gêné. On demandait toujours quand les pensions du National-Canadien seraient portées de \$35 à \$40. Je pourrais peut-être, à mon tour, poser la même question.

M. HEES: Vous vous sentiez toujours soulagé quand ce crédit avait été approuvé.

LE PRESIDENT: Avez-vous d'autres questions relatives au crédit 446?

M. CHEVRIER: On n'a pas encore répondu à ma question.

(Le crédit est approuvé).

Crédit 447. Pensions supplémentaires aux anciens employés des Services des chemins de fer, des navires à vapeur, et des télécommunications de Terre-Neuve, mutés aux chemins de fer Nationaux du Canada.....\$ 54,000

M. WRATTEN: Les employés chemins de fer Nationaux du Canada à Terre-Neuve sont-ils traités différemment des employés des mêmes chemins de fer ailleurs au pays, ou bien la présente mesure fait-elle partie d'une entente conclue avec le gouvernement de Terre-Neuve?

M. BALDWIN: Je n'ai pas saisi la question, monsieur.

M. WRATTEN: Existe-t-il une différence de traitement entre les employés du National-Canadien à Terre-Neuve et les employés de cette même société ailleurs au pays, ou bien s'agit-il ici de l'un des engagements que nous avons contractés au moment de l'Union?

M. CHEVRIER: Le dernier cas est le bon.

M. BALDWIN: En effet. La situation ici résulte des conditions de l'Union avec Terre-Neuve au sujet de certaines pensions supplémentaires.

(Le crédit est approuvé).

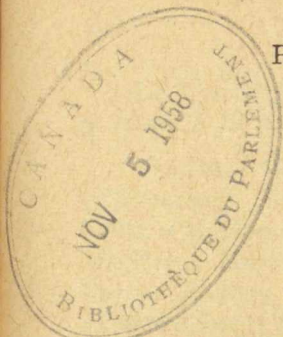
(Le crédit 558 est approuvé).

LE PRESIDENT: A la prochaine séance, nous examinerons les prévisions de dépenses des Services de l'air.

Nous allons maintenant ajourner, messieurs, pour nous réunir de nouveau jeudi à 10 heures du matin, dans la salle des Comités des chemins de fer.

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-quatrième législature
1958



COMITE PERMANENT
DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TELEGRAPHIQUES

Président: M. GORDON K. FRASER

PROCES-VERBAUX ET TEMOIGNAGES

Fascicule 4

PREVISIONS DE DEPENSES DU MINISTERE
DES TRANSPORTS

SEANCE DU JEUDI 3 JUILLET 1958

L'hon. George Hees, ministre des Transports; M. J.R. Baldwin, sous-ministre;
M. de Niverville, vice-maréchal de l'air, directeur général des Services de l'air;
M. F.G. Nixon, directeur des Services de télécommunications; M. J.R.H. Noble,
Directeur de la météorologie; M. H.J. Connolly, directeur des Services de cons-
truction.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTROLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1958

COMITE PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TELEGRAPHIQUES

Président: M. Gordon K. Fraser,
et MM.

Allmark,	Garland,	McPhillips,
Asselin,	Grills,	Michaud,
Badanai,	Gundlock,	Monteith (<i>Verdun</i>),
Baldwin,	Hales,	Nielsen,
Baskin,	Hardie,	Nixon,
Batten,	Horner (<i>Acadia</i>),	Pascoe,
Bigg,	Horner (<i>Jasper-Edson</i>),	Payne,
Bourbonnais,	Howard,	Phillips,
Brassard (<i>Chicoutimi</i>),	Howe,	Racine,
Brassard (<i>Lapointe</i>),	Johnson,	Rouleau,
Bruchési,	Keays,	Rynard,
Campbell (<i>Stormont</i>),	Kennedy,	Smallwood,
Chevrier,	LaRue,	Smith (<i>Calgary-Sud</i>),
Chown,	MacEwan,	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>),
Creaghan,	MacInnis,	Tassé,
Crouse,	Martini,	Taylor,
Drysdale,	McBain,	Thompson,
Dupuis,	McDonald (<i>Hamilton-</i>	Tucker,
English,	<i>Sud</i>),	Webster,
Fisher,	McMillan,	Wratten—60.

Secrétaire du Comité:

J.E. O'Connor.

PROCES-VERBAL

JEUDI 3 juillet 1958.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 10 h. 05 du matin, sous la présidence de M. G.K. Fraser.

Présents: MM. Allmark, Baldwin, Baskin, Bigg, Bourbonnais, Brassard (*Chicoutimi*), Bruchési, Chown, Greaghan, Drysdale, Fisher, Fraser Garland Grills, Gundlock, Hardie, Horner (*Jasper-Edson*), Howard, Howe, Kennedy MacEven, Martini, McBain, McMillan, Monteith (*Verdun*), Nielsen, Pascoe Payne, Phillips, Racine, Rynard, Smallwood, Smith (*Simcoe-Nord*), *Smith (Calgary-Sud)*, Thompson, Tucker et Wratten.—(37)

Aussi présents: L'hon. George Hees, ministre des Transports; M. J.R. Baldwin, sous-ministre; M. J.E. Devine, adjoint exécutif au sous-ministre; le vice-maréchal de l'air A. de Niverville, directeur général des Services de l'air; M. F.G. Nixon, directeur des Services de télécommunications; M. W.A. Caton, chef de la Division du Règlement sur la radio; M. D.S. Robertson, surintendant des téléphones et des télégraphes; M. W.A. Cook, surveillant du Service budgétaire; M. J.R.H. Noble, Direction de la météorologie; M. H.J. Connolly, directeur des Services de construction; M. G.W. Smith, ingénieur en chef, Division de l'aménagement des aéroports; M. W.A. Ramsay, architecte en chef, Division de l'architecture; M. E. Hickson, administrateur des aéroports; M. M. Fleming, chef des opérations de vol; M. L.G. Fitton, administrateur des voies aériennes; L.R. Mattern, Contrôle de la circulation aérienne.

Le président constate qu'il y a quorum et, M. Hees et M. Baldwin étant présents pour répondre aux questions, il met en délibération le crédit 449, Administrateur des Services de l'air.

Le crédit 449 est approuvé.

Le crédit supplémentaire 637, Administration des Services de l'air, est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 450, Services de l'air-Administration des services de construction, est mis en délibération et approuvé.

Le crédit supplémentaire 638, Services de l'air-Administration des Services de construction, est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 451, Aides radio à la navigation aérienne et maritime—Administration, exploitation et entretien, est mis en délibération et M. Nixon répond aux questions.

Le crédit 451 est approuvé.

Le crédit supplémentaire 639, Aides radio à la navigation aérienne et maritime—Administration, exploitation et entretien, est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 452, Construction ou acquisition de bâtiments, ouvrages, terrains et matériel, est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 453, Loi sur la radio et règlement—Administration, fonctionnement et entretien, est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 454, Construction ou acquisition de bâtiments, ouvrages, terrains et matériel, est mis en délibération et approuvé.

Le crédit supplémentaire 640, Construction ou acquisition de bâtiments, ouvrages, terrains et matériel, est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 455, Administration, exploitation et entretien—Service de télégraphe et de téléphone, est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 456, Construction ou acquisition de bâtiments, ouvrages, terrains et matériel, est mis en délibération et approuvé.

Le crédit supplémentaire 641, Construction ou acquisition de bâtiments, ouvrages, terrains et matériel, est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 457, Division de la météorologie—Administration, exploitation et entretien, est mis en délibération et M. Noble est interrogé.

Le crédit 457 est approuvé.

Le crédit supplémentaire 642, Division de la météorologie—Administration, exploitation et entretien, est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 458, Construction ou acquisition de bâtiments, ouvrages, terrains et matériel, est mis en délibération et le vice-maréchal de l'air de Niverville ainsi que M. Noble sont interrogés.

Le crédit 458 est approuvé.

Le crédit supplémentaire 643, Construction ou acquisition de bâtiments, ouvrages, terrains et matériel, est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 459, Contrôle de l'aviation civile, est mis en délibération et approuvé.

Le crédit supplémentaire 644, Contrôle de l'aviation civile, est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 460, Voies aériennes et aéroports—Exploitation et entretien, est mis en délibération et approuvé.

Le crédit supplémentaire 645, Voies aériennes et aéroports—Exploitation et entretien, est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 461, Contrôle de la circulation sur les voies aériennes et les aéroports, est mis en délibération et approuvé.

Le crédit supplémentaire 646, Contrôle de la circulation sur les voies aériennes et dans les aéroports, est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 462, Construction ou acquisition de bâtiments, ouvrages, terrains et matériel, est mis en délibération et M. Connolly est interrogé.

Le crédit 462 est approuvé.

Le crédit supplémentaire 647, Construction ou acquisition de bâtiments, ouvrages, terrains et matériel, est mis en délibération et approuvé.

A midi et 20 minutes, le Comité s'ajourne au mardi 8 juillet 1958, à 10 heures du matin.

Le secrétaire du Comité,

J.E. O'Connor.

TEMOIGNAGES

JEUDI 3 juillet 1958,
10 heures du matin.

Le PRESIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre.

Ce matin, nous allons aborder les services de l'air et le service de l'administration. Le premier crédit est le 449, à la page 80 du Budget des dépenses.

449. Administration des Services de l'air \$1,116,241

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur le président, il y a une question que je voudrais poser au ministre ou au sous-ministre. A la dernière séance, on a posé et l'on posera encore à cette séance-ci des questions au ministre touchant la convention aérienne entre le Canada et les Etats-Unis, communément appelée la convention bilatérale.

En étudiant ce crédit général, ne pourrions-nous pas demander au ministre s'il a autre chose à signaler? Peut-être allons-nous pouvoir négocier de nouveau avec les Etats-Unis et aplanir certaines des difficultés qui existent entre nos deux pays touchant les transports aériens entre nos grandes villes et celles des Etats-Unis.

L'hon. GEORGE HEES (*ministre des Transports*): Nous avons entamé des pourparlers avec les autorités américaines au début de l'année. Malheureusement, pour une raison ou pour une autre, ces pourparlers sont maintenant en suspens. Cependant, j'ai de nouveau communiqué avec les autorités américaines récemment et leur ai demandé de reprendre les négociations et les pourparlers, et elles m'ont assuré qu'elles étaient disposées à le faire. J'ai donc bon espoir.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): La convention bilatérale est un instrument vraiment simple. Advenant le cas, monsieur le ministre, où il serait impossible d'en arriver à une conclusion ferme, je présume qu'il faudrait d'abord des pourparlers officieux avant que des rencontres plus formelles n'aient lieu.

Mais ces pourparlers officieux pourraient échouer. Ne serait-il pas possible de limiter la discussion à certains de ces problèmes?

J'ai remarqué qu'il était fait mention de cette situation dans l'entente préliminaire, car il y a certaines régions du pays qui cherchent en vain depuis quelque temps à obtenir un service aérien.

M. HEES: Nous avons proposé aux Américains de circonscrire les pourparlers si l'on trouvait impossible de leur donner une portée plus grande, et ils ont consenti, très récemment, à continuer les pourparlers officieux que nous avions de temps en temps au cours de l'année. J'ai confiance que ces pourparlers officieux reprendront sous peu.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Aucune date précise pour cette reprise?

M. HEES: Non mais j'ai tout lieu d'espérer que ce sera assez tôt.

Le PRESIDENT: Avez-vous d'autres questions?

M. WRATTEN: Le ministre pourrait-il nous dire quel principe général le ministère applique en ce qui concerne l'aide pour la construction d'aéroports?

M. HEES: Oui, monsieur Wratten, j'ai quelque chose à dire là-dessus. Oui, je crois que ce sera intéressant pour les membres du Comité.

Dans les limites des crédits disponibles, le gouvernement fédéral se charge de construire les pistes, voies de circulation au sol et les aides à la navigation aux aéroports pour les lignes aériennes à services à horaires ou réguliers.

Cela s'applique, que l'aéroport soit fédéral ou municipal. Aux aéroports municipaux desservis par des services à horaires ou réguliers, le gouvernement fédéral peut aussi fournir un octroi pour l'espace utilisé par le public dans les bâtiments des aéroports municipaux.

Le gouvernement fédéral se charge aussi des grands aéroports requis pour l'ensemble de la mise en valeur du Nord, comme ceux de Frobisher et d'Aklavik.

En ce qui concerne les autres aéroports, le gouvernement fédéral accorde de petits octrois pour aider à la construction de petites pistes là où il existe un besoin véritable à cause de l'éloignement des ressources à mettre en valeur ou à cause d'autres besoins particuliers, et là où les frais sont un peu plus élevés. Dans ces derniers cas, il accorde des octrois supplémentaires comportant partage du coût avec l'autorité locale appropriée.

Les octrois purs et simples ont une limite de \$25,000 et toute dépense en dépassement de cette somme comporte partage du coût avec la municipalité, partage qui est ordinairement égal pour ces petits aéroports. La municipalité est tenue de fournir le terrain et d'assurer le fonctionnement de l'aéroport, mais le titre du terrain est cédé au gouvernement fédéral pour un montant de formalité.

Normalement, l'octroi pur et simple n'est accordé que s'il existe un grand besoin par suite de l'éloignement ou pour l'exploitation des ressources. S'il s'agit d'aider le commerce local ou des avions privés et non de satisfaire un besoin, nous proposons le partage de la dépense au lieu d'accorder un octroi.

Quand ces requêtes arrivent des municipalités, les techniciens et les spécialistes du ministère les étudient pour voir si la construction sera convenable, quels seront les besoins techniques et ainsi de suite. Les économistes du ministère les examinent aussi du point de vue des besoins économiques et elles passent ensuite à un autre comité composé de représentants du ministère des Transports, de la Commission des transports aériens, du Conseil du Trésor et de l'Aviation royale du Canada. Ce comité recommande au ministre la conduite à tenir.

Le PRESIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Aux endroits où il y a eu ou bien ou il y a des installations de l'Aviation royale du Canada qui servent en permanence, ou aux endroits où il y a d'autres genres d'aménagements aériens, le ministère s'efforce-t-il d'en enlever les avions particuliers ou les clubs d'aviation pour que les services commerciaux aient exclusivement l'usage des aéroports municipaux et des aéroports du gouvernement?

Il y a un certain nombre de régions au Canada où les propriétaires d'avions privés seraient heureux d'établir leurs propres installations, ce qui servirait à la fois les intérêts de la sécurité et ceux de l'aviation privée, si l'on pouvait en arriver à une entente avec ces autres aéroports?

M. HEES: Je demanderai au sous-ministre de répondre à votre question. Auriez-vous l'amabilité d'attendre cependant, que nous ayons d'autres questions du même genre quand nous en serons à l'aviation civile?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Cela nous ramène à la construction des aéroports?

Le PRESIDENT: C'est là aussi un autre crédit, monsieur Smith.

M. HEES: Je crois qu'il serait préférable d'attendre que les fonctionnaires responsables soient ici.

M. RYNARD: Je voudrais une explication de ce que le ministre a dit. Ce dont il a donné lecture me laisse croire que cela s'applique aux établissements de villégiature?

M. HEES: Pas nécessairement. Chaque cas est jugé pour ce qu'il vaut. Si la requête est fondée, nous l'examinons. Il est difficile d'énoncer une règle générale. Si vous avez un cas particulier à l'esprit, le mieux est de le présenter et nous l'examinerons pour voir s'il est possible d'accorder de l'aide.

M. RYNARD: S'il y a des établissements commerciaux dont les affaires seraient améliorées vous en tenez compte?

M. HEES: Parlez-vous de l'octroi pur et simple ou du partage de la dépense?

M. RYNARD: Vous avez parlé de l'aide aux affaires et c'est à cela que j'en suis.

M. HEES: Oui. Si une municipalité invoque, dans sa requête, l'aide qu'en recevraient les établissements de villégiature, nous pourrions songer à partager la dépense. Les octrois purs et simples sont ordinairement accordés à cause de l'éloignement ou pour une autre raison semblable.

M. BIGG: Préférez-vous que les premières démarches soient faites par une municipalité, ou est-il convenable que nous les fassions?

M. HEES: Il est préférable que les démarches officielles soient faites par la municipalité. Mais il est fort convenable que des députés s'adressent au ministre en rapport avec n'importe laquelle de ces questions, et en tout temps. Cependant, c'est la municipalité qui doit demander une enquête de nos fonctionnaires.

M. BIGG: Et elle doit adresser sa requête directement à votre bureau?

M. HEES: Oui, elle peut me l'adresser directement.

Le PRESIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur l'administration?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Est-il permis de poser ici une question touchant la Commission des transports aériens?

M. HEES: Cela viendra plus tard.

Le crédit est approuvé.

Le PRESIDENT: Il y a un crédit supplémentaire à la page 12 de vos crédits supplémentaires, le crédit 637.

Le crédit 637 est approuvé.

450. Administration des Services de construction \$2,022,020

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Il s'agit ici de la construction d'aéroports par le ministère? Est-ce exact?

M. BALDWIN: C'est pour l'organisme responsable du programme de construction et des services de l'air en général, comme les aéroports, les aides radio à la navigation, les installations météorologiques et le reste.

M. BIGG: Cela ne concerne pas seulement l'administration?

M. HEES: On me permettra d'inviter ces messieurs qui sont à l'autre bout de la table de s'approcher pour que nous les entendions mieux. Voulez-vous bien?

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Pourrait-on avoir un exposé de la situation actuelle en ce qui concerne l'aéroport d'Edmonton?

M. HEES: Cela relève du crédit 462.

M. DRYSDALE: A quoi s'applique le crédit 450?

M. HEES: A l'administration des Services de construction et aux salaires de leur personnel.

Le crédit est approuvé.

Le PRESIDENT: Il y a un crédit supplémentaire là-dessus à la page 12 des crédits supplémentaires, le crédit 638.

Le crédit est approuvé.

451. Division des télécommunications—Administration, exploitation et entretien \$13,933,473

Y a-t-il des questions?

M. HEES: Pour que tout le monde sache de quoi nous parlons, ce montant est pour les télécommunications et les aides radio à la navigation. Quelqu'un désire-t-il poser des questions à ce sujet?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): J'ai ceci à demander. Advenant le cas où il y aurait beaucoup d'autres groupements qui auraient besoin de diverses pistes d'atterrissage pour leur propre usage, avec renseignements météorologiques, le ministère a-t-il pour règle établie de les considérer comme groupements privés ou commerciaux?

M. HEES: Cela relève de la Division de la météorologie et nous aurons un homme pour répondre à cette question, quand nous serons au crédit 457.

Le PRESIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. BALDWIN (*Peace-River*): Pourriez-vous ici nous dire un mot du nouveau projet touchant le réseau de communications qui s'étendra du nord de l'Alberta jusque dans le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest? N'est-il pas question d'un réseau qui sera confié à votre ministère et auquel ce crédit s'appliquerait?

M. BALDWIN: Songez-vous, monsieur, à la nouvelle responsabilité que le ministère pourra assumer à l'égard du réseau de communications dont le service des transmissions de l'armée assume le fonctionnement?

M. BALDWIN (*Peace-River*): Oui. Y a-t-il un programme à ce sujet? Je crois comprendre que votre ministère a pris possession du réseau que l'armée avait le long de la route de l'Alaska.

M. HEES: Ceci devrait répondre à votre question:

Pour assurer le fonctionnement du réseau au cours de l'année financière 1958-1959, on a versé la somme globale de \$1,355,000 dans le crédit pour l'administration, l'exploitation et l'entretien des aides radio à la navigation aérienne et maritime. Ce montant est l'estimation du ministère de la Défense nationale pour le fonctionnement des 19 postes du réseau. Les sommes prévues dans le budget du ministère des Transports ont été transportées au ministère de la Défense nationale pour cette année seulement, et le ministère de la Défense nationale continue d'assurer le fonctionnement des postes. Les prévisions de 1959-1960 seront préparées par le ministère des Transports et figureront en détail dans notre budget.

Il y a eu des entretiens entre les personnels des deux ministères, le réseau a été visité et examiné par des représentants des deux ministères et le changement d'administration est bien en marche. Ce changement qui devra se faire graduellement pour éviter toute interruption du service, est projeté pour six postes au cours de l'année financière 1958-1959 et, à moins de difficultés imprévues, les autres postes auront leur tour durant l'année financière 1959-1960. L'intention est de joindre les fonctions qu'exercent séparément à l'heure actuelle le ministère de la Défense nationale et le ministère des Transports à dix endroits où il y a des postes.

L'économie réalisée par l'unification sera surtout sensible aux postes où chaque ministère garde présentement un personnel et où il y aura environ 35 emplois de moins. On calcule que l'économie en traitements, logement, fournitures, etc., sera de 10 à 15 p. 100 par année. De plus, il y a des avantages intangibles à attendre du fait que tout le réseau de communications du gouvernement dans le Nord relèvera d'une seule administration. Nous prévoyons que tous les usagers seront mieux servis.

Les projets à longue échéance que l'on a préparés doteront les 19 postes d'un matériel de communication moderne, conforme aux normes les plus récentes. Une bonne partie du matériel actuel est en usage depuis 30 ans. Quand ce programme de modernisation sera terminé, nous prévoyons que le service sera meilleur, ce qui aidera à la mise en valeur du Nord canadien.

M. HOWE: Où en est l'instruction des apprentis opérateurs? Le ministère des Transports a-t-il des écoles pour former des opérateurs?

M. HEES: J'invite M. Nixon, le directeur des Services de télécommunications, à venir répondre à cette question.

Le PRESIDENT: Nous allons demander à M. Nixon, chef de la Direction des communications, de répondre à votre question, monsieur Howe.

M. F.G. NIXON (*directeur des Services de télécommunications au ministère des Transports*): Monsieur le président, je crois que l'hon. député parle des cours par correspondance donnés aux opérateurs radio.

M. HEES: Tout le monde entend-il bien là-bas? Ceux qui ne peuvent entendre pourraient venir s'asseoir à cette table, ici, pour être un peu plus près.

Le PRESIDENT: Merci messieurs.

M. NIXON: Le ministère n'a pas d'école de ce genre à l'heure actuelle.

M. HOWE: Où ces opérateurs radio apprennent-ils la pratique? Les accepte-t-on après qu'ils ont suivi leur cours par correspondance? Est-ce que le ministère les embauche à la fin de leur cours?

M. NIXON: Les opérateurs radio du ministère se forment en travaillant, et non dans une école centrale.

M. HOWE: Je vois qu'il est fait mention d'étudiants dans ce crédit.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Est-ce un système d'apprentissage? Après avoir engagé un opérateur radio avez-vous un système d'apprentissage pour le perfectionner? Est-ce cela que vous entendez par la formation des étudiants?

M. BALDWIN: Il y a plusieurs programmes de formation. Je me demande de quel genre particulier vous parlez.

M. HOWE: A la page 570 des détails, près du bas de la page, on lit: "Formation et cours revue d'opérateurs radio, d'opérateurs radio stagiaires et de radio-techniciens—"

M. NIXON: Il s'agit là des cours donnés aux opérateurs radio dans des écoles privées avant leur entrée en service.

M. HOWE: Ces cours sont-ils donnés à Ryerson ou à une école semblable?

M. NIXON: Il s'agit de cours donnés dans une école semblable, mais non à Ryerson. Ryerson est plutôt une école technique.

M. HOWE: A quelle sorte d'école privée ces cours sont-ils donnés?

M. NIXON: *Au Radio College of Canada* à Toronto, par exemple.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Pourrait-on nous fournir une décomposition montrant à quelles écoles cet argent est payé?

M. BALDWIN: Je ne suis pas certain d'avoir cette décomposition. Je crois l'avoir.

M. WRATTEN: Monsieur le président, pendant qu'il cherche ce renseignement . . .

M. BALDWIN: Oui, j'ai ce renseignement. Il y a d'abord un programme de formation qui consiste à faire suivre des cours à des opérateurs radio et à des techniciens choisis pour que leurs connaissances en mathématiques et en électricité équivalent à celles de la première année de collège, ce qui leur permet d'acquérir ensuite une connaissance plus spécialisée de l'entretien du fonctionnement des appareils de radar et d'autre matériel moderne que l'on installe. Cela s'élève à \$30,000. De plus, il y a un cours spécial pour 60 radiotechniciens, donné par Raytheon. Le ministère a été autorisé à conclure un contrat avec *Raytheon Canada Limited* pour enseigner à 60 radiotechniciens l'entretien du radar de sur-

veillance à longue portée. Ces 60 techniciens reçoivent une formation très spéciale pour ce genre particulier d'appareil. Le coût est de \$123,000.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, je m'intéresse en particulier aux fonctions des opérateurs radio 2 et 3 mentionnés à la page 569 du *Budget des dépenses*. Je voudrais savoir quelles sont leurs fonctions en général.

M. NIXON: Ils assurent le fonctionnement du matériel aux différents postes de radio fournissant des services à l'aviation et à la marine. Ils s'occupent aussi de l'entretien du matériel.

M. DRYSDALE: Ces employés sont-ils concentrés aux aéroports ou bien y en a-t-il aussi de dispersés partout dans le Nord?

M. NIXON: Il y a une concentration qui tend à se produire dans certains grands aéroports. Gander en est probablement un bon exemple. Cependant, il y en a de dispersés dans les nombreux postes installés dans tout le pays.

M. DRYSDALE: La question suivante est peut-être naïve, mais j'ai besoin de me renseigner.

Quelles sont en général les fonctions d'un opérateur radio? C'est exactement ce que j'essaie de découvrir.

M. NIXON: D'abord et avant tout un opérateur radio fournit un service de communication aux avions et aux navires et communique aussi avec les autres postes du réseau. Sa fonction secondaire se limite à l'entretien de son matériel.

M. DRYSDALE: La différence entre les opérateurs radio 3 et ceux de la classe 2 est-elle uniquement une question d'expérience? Je constate qu'il y en a très peu de la classe 1. Quel est un opérateur radio 1 par rapport à un classe 2?

M. NIXON: Un opérateur radio 1 ne s'occupe que des communications. Il ne fait pas de travail d'entretien et n'est pas très versé dans le code télégraphique. Quand il monte à la classe 3 il est devenu tout à fait compétent à la fois en ce qui concerne la T.S.F., la façon de procéder et l'entretien.

M. WRATTEN: Quelle garantie avons-nous que ces hommes resteront au service du ministère des Transports après que ce gros montant aura été dépensé pour leur formation? Ces hommes s'engagent-ils par contrat pour une certaine période, ou bien payons-nous \$150,000 pour les envoyer à l'école de radio en courant ensuite le risque de les voir nous quitter pour s'en aller ailleurs?

M. NIXON: Ce crédit comprend les cours dont M. Baldwin a lu la description.

M. BALDWIN: Nous n'avons réellement aucune garantie. Nous estimons qu'il nous faut fournir cette formation pour avoir les sujets requis.

Auparavant, à l'époque où nous avions nos propres écoles, qui coûtaient assez cher, parce que nous ne pouvions trouver d'hommes autrement, nous avons essayé d'obtenir la garantie qu'ils resteraient au service du ministère pendant un certain nombre d'années. Il y a plusieurs années de cela. Après qu'ils eurent obtenu leur diplôme, tout alla assez bien, mais il s'en trouva même alors pour rompre leur engagement.

Nous constatons maintenant que la majorité des sujets, avec le même degré de formation, restent au service du ministère des Transports et qu'ils lui sont loyaux. Il y en a toujours quelques-uns qui vont prendre d'autres emplois.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Vous ai-je bien entendu dire que cet argent est payé au *Radio College of Canada* pour la formation des opérateurs?

M. HEES: Le *Radio College of Canada* a été mentionné seulement comme l'une des écoles où sont formés les hommes dont nous avons besoin.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Combien d'opérateurs formés obtenons-nous en dépensant cette forte somme d'argent?

M. BALDWIN: De quel crédit parlez-vous?

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je parle du même crédit.

M. BALDWIN: Parlez-vous du montant de \$151,000?

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Oui, monsieur.

M. BALDWIN: Il y a une décomposition, comme je l'ai dit. Je n'ai pas fini d'en donner lecture.

Le total comprend \$30,000 pour les cours du programme général de formation. Il comprend la formation de 60 radiotechniciens qui apprennent le fonctionnement du radar de surveillance à longue portée à l'établissement de *Raytheon Canada Limited*. Il comprend le prix du cours de quatre mois que 90 étudiants en radio vont suivre dans différentes écoles au Canada. Cela s'élève à \$11,500.

M. CREAGHAN: On paie un salaire quelconque à ces étudiants pendant qu'ils fréquentent les écoles n'est-ce pas?

M. BALDWIN: Le montant prévu pour les étudiants en radio ne s'applique qu'à l'enseignement.

Le crédit est approuvé.

Le PRÉSIDENT: Le crédit supplémentaire 639.

M. NIELSEN: Je retourne à l'exposé fait par le ministre au sujet de la prise des fonctions du Corps des transmissions royal canadien dans le Nord afin de poser une seule question. Cela comprend-il le récent accord de comptabilité entre le ministère des Transports et les chemins de fer Nationaux du Canada au sujet du transfert du réseau télégraphique des chemins de fer Nationaux le long des routes du Nord-Ouest?

M. HEES: Non. Il s'agit là d'une affaire distincte.

M. PHILLIPS: Je constate que le crédit pour le temps supplémentaire a considérablement augmenté. Il est passé de \$110,000 à \$455,000. Quelle est la principale raison de cette augmentation?

M. BALDWIN: La principale raison de l'augmentation du temps supplémentaire est l'augmentation générale des salaires. La rémunération du temps supplémentaire a été majorée d'environ 10 p. 100. On estime que l'augmentation coûtera \$35,000; la rémunération du travail les jours fériés autorisés par le Règlement de la Commission du service civil, à l'article 86, s'élèvera à \$300,000; aux

nouveaux postes où il est autorisé, le temps supplémentaire coûtera \$10,000, ce qui fait un total de \$345,000. Ce sont les augmentations.

Le crédit supplémentaire 639 est approuvé.

452. Services de l'air—Construction ou acquisition de bâtiments, ouvrages, terrains et matériel \$11,385,000

M. DRYSDALE: Le ministre pourrait-il nous fournir des explications générales au sujet de ce crédit? De quoi s'agit-il?

M. HEES: Ce crédit vise la construction du nouveau matériel et de nouvelles installations que nous plaçons pour l'aviation et la marine. Il porte sur une grande variété d'appareils. Ils sont tous mentionnés ici; radiophares omnidirectionnels visuels, systèmes d'atterrissage aux instruments, appareils de radar, émetteurs, radiophares non directionnels. C'est une liste complète des différents endroits où l'on a installé des radio-phares ou d'autres appareils, avec les types d'appareils et les sommes dépensées dans chaque cas.

M. DRYSDALE: Y a-t-il un grand nombre d'endroits?

M. BALDWIN: Oui, monsieur.

M. DRYSDALE: Y a-t-il des montants particulièrement élevés à certains endroits?

M. BALDWIN: Non. Les deux plus gros montants sont pour du matériel de radar de surveillance et pour des radiophares omnidirectionnels visuels.

M. DRYSDALE: Quel genre d'appareils figure pour la plus grosse somme?

M. BALDWIN: Il y a environ trois millions et trois quarts de dollars de radars de surveillance.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Ces appareils iront un peu partout au Canada?

M. BALDWIN: Oui, monsieur.

M. CREAGHAN: Je vois dans votre rapport annuel de l'an dernier, à la première page, que vous étiez à commander 15 installations de radars de surveillance pour des aéroports dans tout le pays. Est-ce de cela qu'il s'agit?

M. HEES: Oui, monsieur.

M. CREAGHAN: Les rapports annuel de 1957 dit que vous alliez les commander.

M. HEES: Oui. Ils sont actuellement en construction.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je voudrais demander au ministre si, comme les autres, nous faisons des recherches dans le domaine des aides. Est-ce que nous nous occupons d'améliorer ces aides diverses?

M. HEES: Oui. Il se fait un excellent échange de renseignements à ce sujet dans le monde entier. Beaucoup de pays, y compris le nôtre, se livrent à des expériences. Nous avons facilement accès aux résultats des expériences faites par les autres pays et, réciproquement, nous mettons les résultats de nos propres expériences à la disposition des autres.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Quand il s'agit d'un montant de 11 millions de dollars, je crois qu'on devrait nous fournir un état détaillé de son emploi.

M. HEES: De quel crédit parlez-vous?

M. DRYSDALE: Monsieur le président, en vue de gagner du temps, nous pourrions peut-être annexer cette liste au compte rendu de la séance.

Le PRESIDENT: Vous dites?

M. DRYSDALE: On pourrait peut-être annexer au compte rendu de la séance une liste des différentes dépenses qui composent ce montant de 11 millions de dollars. Je propose que cette liste soit ajoutée au compte rendu. J'espère, monsieur le président, que vous vous rendez compte de la difficulté que représentent pour moi, et aussi pour d'autres députés peut-être, ces crédits qui, pour nous, sont entièrement nouveaux. Quand nous voyons dans le *Budget des dépenses* un crédit de 11 millions de dollars décrit en deux lignes, nous ne comprenons pas beaucoup. Je me rends compte que nous faisons peut-être perdre beaucoup de temps au Comité. Je songe à l'avenir, cependant, et peut-être serons-nous mieux en mesure de comprendre ces crédits dans trois ou quatre ans.

Le PRESIDENT: Il faut peut-être beaucoup de temps pour passer à travers ces crédits, mais le Comité a été établi pour fournir aux députés l'occasion de demander tous les renseignements qu'ils désirent.

M. DRYSDALE: Nous n'avons pas nécessairement besoin des détails. Une simple décomposition suffira.

M. HEES: Votre proposition est très à propos. Le Comité a été formé précisément pour faire produire les renseignements désirés et nous avons tout le temps voulu.

M. BIGG: Tous les détails sont-ils disponibles si nous en avons besoin?

Le PRESIDENT: Ce livre contient tous les renseignements touchant le ministère. Le sous-ministre voudra peut-être vous donner un aperçu de toute l'affaire.

M. HEES: Ce livre est à la disposition de tout député qui veut le consulter. Si quelqu'un désire en faire tirer quelque renseignement en rapport avec n'importe lequel de ces crédits, je serai très heureux de le faire. Tous les renseignements sont ici, comme vous pouvez le voir. Ce livre renferme le *Budget des dépenses* et celui-ci le budget supplémentaire des dépenses. Ils ont plusieurs pages et les caractères sont très fins. Il y a là-dedans une foule d'information qui sont tous à votre disposition.

Le sous-ministre pourrait peut-être donner lecture des principaux postes qui composent ce crédit de 11 millions de dollars.

M. BALDWIN: Le radiophare omnidirectionnel est un appareil qui émet à 360 degrés un signal propre à nos voies aériennes et c'est l'une des principales aides utilisées par les avions pour suivre une voie aérienne. C'est un moyen de conserver une direction donnée.

Notre programme prévoit l'installation de radiophares omnidirectionnels dans tout le pays. Nous en avons installé à Charlottetown, Fredericton, Moncton, Saint-Jean (N.-B.), Sydney, Torbay, Yarmouth, Sherbrooke North Bay, Langruth

(Manitoba), Lakehead (Ontario), Swift Current (Saskatchewan), Yorkton (Saskatchewan), Saskatoon, Calgary, Edmonton, Lethbridge et Vancouver. Ce sont les endroits qui figurent à notre programme de radiophares omnidirectionnels cette année. Il y a une liste de différents montants en rapport avec ces installations. Je pourrais faire un calcul rapide ici. Je crois que le total s'établit entre \$500,000 et \$600,000 ou un peu plus. Ce n'est qu'une partie du programme.

Dans certaines régions, nous avons installé ces dispositifs, et nous en installerons plus tard à d'autres endroits.

Le programme comprend aussi des systèmes d'atterrissage aux instruments, qui sont normalement employés pour les atterrissages par mauvais temps aux aéroports. C'est un appareil au sol qui émet des signaux verticaux et horizontaux balisant la voie que doit suivre un avion arrivant par mauvais temps.

Nous avons installé de ces appareils à Sept-Iles (Québec), à Winnipeg (Manitoba), à Fort Saint John (Colombie-Britannique), à Lethbridge (Alberta), à Whitehorse (Yukon), à Port Hardy (Colombie-Britannique) et à Prince George (Colombie-Britannique).

Je crois que le total pour ces appareils dépasse quelque peu la somme de \$100,000.

A Lakehead, en Ontario, nous sommes à installer un radio-phare non directionnel et radiobalise, au coût de \$12,000. A Saskatoon, nous installons aussi un radiophare non directionnel et radiobalise, au coût de \$14,000. C'est le même type d'appareil.

Pour le radar en général, nous avons un total de \$4,976,000, presque cinq millions de dollars, dont trois millions et trois quarts pour ce grand programme de surveillance des voies aériennes au radar que j'ai déjà mentionné.

Il y a aussi des simulateurs de cible pour radar de surveillance au montant de \$230,000 et 15 écrans radar d'essai au coût de \$45,000. Nous avons pour \$125,000 de matériel de conversion du faisceau explorateur radar. Il y a \$100,000 de matériel d'affichage et de calcul du Contrôle de la circulation aérienne devant servir en rapport avec le radar.

Mentionnons également le montant final de \$4,000 pour radar de liaison avec le sol à Gander, Terre-Neuve.

Nous avons un montant considérable de dépenses pour pylônes et câbles destinés aux installations de radar que l'on trouve dans tout le pays à des endroits comme Halifax, Moncton, Québec, Ottawa, North Bay, Lakehead, Kenora, Regina, Calgary et Vancouver. Ce sont en réalité des frais d'installation. Là encore il n'y a pas de total mais en gros ces dépenses s'élèvent entre \$600,000 et \$700,000.

M. DRYSDALE: Quelle somme est allouée à Vancouver?

M. BALDWIN: Je ne suis pas sûr que le poste de radar de surveillance de Vancouver y soit cette année. L'achat du matériel est prévu mais les frais d'installation ne le sont pas. Ce qu'il y a de prévu pour Vancouver cette année, c'est du matériel de radar et de communication au point de First Narrows, \$30,000.

M. PAYNE: Y a-t-il des installations au programme pour d'autres endroits vers le nord sur la côte?

M. BALDWIN: Oui et aussi d'autres genres d'installations. Nous avons beaucoup, de radiophares et d'émetteurs non directionnels, et les montants prévus comprennent les frais d'achat et d'installation, à l'intention de divers endroits du pays. En regardant cette liste, je vois Cape Spear (Terre-Neuve); Remea Island (Terre-Neuve); Gull Island (Terre-Neuve); Ile d'Anticosti, Cap Whittle (Québec); Pointe-des-Monts (Québec); Québec, Sept-Îles (P.Q.); Westpoint; Anticosti; Esker Lake (P.Q.; Ottawa; Highwind Intersection (Ontario); Churchill, Saskatoon, Lac La Ronge; Alexo (C.-B.); Calgary, Comox (C.-B.); Pentticton; Smithers; Quesnel; Sandspit; Crescent Valley; Mystery Lake Aklavik (Territoires du Nord-Ouest); Contwoyto (Territoires du Nord-Ouest); Sawmill Bay (Territoires du Nord-Ouest); Revelstoke (C.-B.); Grindstone (P.Q.); Point Atkinson (C.-B.); et Amphitrite Point (C.-B.), ainsi que certaines petites dépenses de moins de \$5,000. Ce sont différents genres de radiophares. Là encore, les frais d'installation s'élèvent entre \$831,000 et \$850,000.

M. PAYNE: Ces radiophares sont-ils pour la navigation de surface?

M. BALDWIN: Surface et air.

M. PAYNE: Pour la navigation de surface et la navigation aérienne?

M. HORNER (*Jasper-Edson*): D'où vient la plus grande partie de ce matériel? Dans quel pays est-il fabriqué?

M. BALDWIN: Ce matériel est acheté d'après les devis fournis par le ministère des Transports sur les demandes de soumissions.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Des soumissions sont-elles demandées aussi pour l'installation?

M. BALDWIN: Cela varie. On demande des soumissions pour l'installation s'il s'agit d'un gros travail mais nous faisons faire les petits travaux par notre propre personnel quand c'est possible.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): La plus grande partie de ce matériel est-elle fabriquée au Canada?

M. BALDWIN: Il y aurait une très grande liste à dresser pour un grand nombre de contrats. Ces articles sont commandés, comme je l'ai dit, par voie de demandes publiques de soumissions. Certains sont fabriqués au Canada, certains aux Etats-Unis et certains en Grande-Bretagne.

M. HEES: Je dois mentionner ici que, partout où c'est possible, nous achetons du matériel de fabrication canadienne. S'il ne se fabrique pas au Canada, nous ne pouvons naturellement pas l'acheter ici. Nous favorisons le manufacturier canadien dans tous les cas où c'est possible.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): C'est ce que j'essayais de vous faire dire.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Supposons qu'un entrepreneur américain et un entrepreneur canadien se disputent un contrat, est-ce qu'une certaine marge de différence est allouée? Par exemple, si l'entrepreneur canadien demande cinq pour

cent de plus que l'entrepreneur américain, l'entrepreneur canadien obtient-il le contrat, ou bien adjuge-t-on strictement le contrat au plus bas soumissionnaire?

M. HEES: Cela varie avec les circonstances.

M. PAYNE: Ai-je raison de croire que ces contrats s'accordent par voie de soumissions?

M. HEES: Oui, monsieur.

M. BALDWIN: Le ministère des Transports rédige les devis et nous demandons ensuite les soumissions d'après ces devis. Je pourrais peut-être terminer ma réponse. Je n'ai mentionné que la moitié de la liste des détails.

M. HEES: Tenez-vous au reste de la liste des détails?

M. DRYSDALE: Oui, je voudrais l'entendre au complet.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Oui, monsieur.

M. BALDWIN: Nous avons beaucoup d'émetteurs radiotéléphoniques et de matériel téléphonique, des émetteurs et des récepteurs de communication pour nos différents postes de radio. Les destinations, par poste ou par endroit, ne sont pas indiquées. Nous achetons ce matériel en quantité et nous l'envoyons aux postes à mesure qu'ils en ont besoin.

Il y a \$10,000 pour des émetteurs radiotéléphoniques destinés aux postes maritimes sur les côtes. Le coût total sera de trois millions de dollars. Ceci n'est que l'autorisation de passer les commandes.

Il y a \$80,000 pour appareils radiotéléphoniques émetteurs et récepteurs à très haute fréquence; \$218,000 pour des récepteurs de communications d'un genre courant devant utiliser des fréquences moyennes, hautes et très hautes; \$49,000 pour une antenne réceptrice à large bande; \$200,000 pour des émetteurs à petite fréquence destinés à communiquer d'un point à l'autre au sol, et pour des radiophares non directionnels.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je me demande, monsieur le résident, s'il serait possible de réserver ce crédit jusqu'à ce que nous ayons eu l'occasion d'examiner ces renseignements?

Le PRESIDENT: Désirez-vous que le sous-mistre continue?

M. HEES: Il y a un grand nombre de détails là-dedans.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Ne pourrait-on pas annexer un résumé de ces renseignements au compte rendu?

Le PRESIDENT: Voulez-vous que le sous-ministre continue? Ce sera alors ajouté au compte rendu?

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Oui, je crois que ce sera mieux.

Le PRESIDENT: Tel est-il le bon plaisir des membres du Comité?

(Voir l'appendice A.)

Des VOIX: Oui, monsieur.

M. GARLAND: Je voudrais demander au ministre si l'on accorde une attention spéciale aux maisons canadiennes qui présentent des soumissions pour les contrats. Quand une maison canadienne dépasse la plus petite soumission par un faible pourcentage, seulement, on a demandé si cette maison jouissait d'une considération spéciale.

M. HEES: Oui, monsieur.

M. GARLAND: Le ministre, si j'ai bien compris, a dit que cela variait. Voulez-vous répondre d'une façon plus explicite?

M. HEES: Chaque cas particulier est étudié en rapport avec les circonstances.

M. GARLAND: On ne peut donc pas dire que la plus basse soumission est toujours acceptée?

M. HEES: Ordinairement, elle l'est, oui.

M. BIGG: Si la soumission est conforme aux devis, je suppose?

M. HEES: Par exemple, si un article se fabrique aux Etats-Unis et au Canada et si les prix sont raisonnablement rapprochés, nous essayons ordinairement de favoriser la maison canadienne.

Le crédit est approuvé.

Le crédit supplémentaire 639 est approuvé.

453. Division des télécommunications. Administration, fonctionnement et entretien, y compris la contribution du Canada aux frais d'administration des différentes conférences internationales sur la radio, le télégraphe et le téléphone, selon le détail des affectations \$2,359,295

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Il semble exister beaucoup de confusion dans l'esprit du public et dans l'esprit de certains députés au sujet du partage des responsabilités entre Radio-Canada et le ministère des Transports pour l'attribution des longueurs d'ondes et des puissances aux postes commerciaux de radio et de télévision. Les gens ne savent pas au juste qui a la responsabilité de rendre une décision là-dessus. Je crois que quelqu'un devrait énoncer la règle suivie à ce sujet pour répandre plus de lumière.

M. HEES: Le domaine du ministère des Transports est le domaine technique. Le ministère des Transports examine les requêtes du point de vue technique et le bureau de la Société Radio-Canada les examine du point de vue économique et du point de vue service public.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Un changement est-il susceptible de se produire dans ce partage des responsabilités?

M. HEES: Le gouvernement est actuellement à étudier cette question comme l'indiquait le discours du trône.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur le président, je conclus de cette réponse que le ministère des Transports a aussi la responsabilité en ce qui concerne les très hautes fréquences et que c'est lui qui négocie avec les Etats-Unis, par exemple, pour établir quelles fréquences nous pouvons avoir.

M. HEES: C'est exact.

M. SMITH (*Calgary-Sud*) : Je crois comprendre que le gouvernement canadien envisage la possibilité de conserver un plus grand nombre de ces fréquences et que nous voulons nous protéger pour ce qui est des futures fréquences de télévision. Est-ce juste?

M. HEES : Nous avons une convention avec les États-Unis à l'égard de l'attribution de ces fréquences à l'heure actuelle.

M. SMITH (*Calgary-Sud*) : Je le sais, monsieur le président. Mais on a exprimé des inquiétudes et on a dit qu'il nous fallait agir si nous voulions avoir un nombre suffisant de fréquences pour l'expansion future de la télévision, particulièrement à la frontière.

M. HEES : Nous sommes continuellement en rapport avec les autorités américaines à ce sujet. Ce que vous laissez entendre, je crois, c'est que les États-Unis ont peut-être tendance à nous enlever certaines de nos fréquences. Nous n'avons absolument rien observé de ce genre. Nous collaborons très étroitement avec eux. Nous sommes constamment en consultation avec eux et je puis vous assurer que nous ne les laisserons pas s'emparer de fréquences qui nous appartiennent, pas plus qu'ils ne nous laisseront prendre des fréquences qui leur appartiennent.

M. SMITH (*Calgary-Sud*) : Mais le nombre des fréquences est limité.

M. HEES : Les fréquences sont vraiment précieuses.

M. SMITH (*Calgary-Sud*) : J'espère que nous ne perdons jamais de vue le besoin de protéger ces fréquences en vue de l'expansion future dans ces domaines.

M. HEES : Assurément. Ces fréquences sont très précieuses et leur valeur augmente constamment.

M. HOWE : A la page 573 du *Budget des dépenses*, il y a une affectation "Quote-part du Canada : Union internationale des télécommunications de Genève (Suisse) etc." Il y a trois endroits de mentionnés. Ce sont Genève, Suisse ; La Havane, Cuba, et de nouveau Genève, Suisse. Que vise cette dépense?

M. NIXON : Monsieur le président, Genève, en Suisse, est le siège de l'Union internationale des télécommunications. Le Bureau inter-américain des Radio-communications a son siège à La Havane (Cuba). Quant à la troisième mention, la Conférence administrative des services de télégraphe et de téléphone se tient cette année à Genève, en Suisse.

M. MCBAIN : Monsieur le président, ma question porte sur l'autorité finale en matière d'émission de permis. Est-ce le ministère des Transports ou la Société Radio-Canada qui a le pouvoir d'accorder des permis pour de nouveaux postes?

M. HEES : Sur la recommandation du ministère des Transports et de la Société Radio-Canada, j'ai le pouvoir d'accorder les permis.

M. MCBAIN : Ce pouvoir appartient au ministre des Transports?

M. HEES : Quand une autorisation est signée, je la signe moi-même.

Le PRÉSIDENT : Y a-t-il d'autres questions?

M. WRATTEN : Monsieur le président, a-t-on songé à rassembler tous ces conseillers techniques, ces conseillers économiques et tous les autres, au lieu de

les laisser aller s'enquérir partout lorsqu'il s'agit d'installer un poste de radio? Ne pourrait-on pas concentrer ce travail plutôt que de faire intervenir d'abord le ministère des Transports et ensuite la Société Radio-Canada? Il me semble que nous payons quatre ou cinq personnes pour aller s'enquérir s'il faudrait un poste de radio. Pourquoi ne concentrons-nous pas le tout et ne confions-nous pas le travail à un seul homme?

M. HEES: De quelle sorte d'enquête en particulier parlez-vous, monsieur Wratten?

M. WRATTEN: Il y a quelques minutes, vous avez dit que vous aviez envoyé un homme faire le relevé technique. Est-ce vrai?

M. HEES: Cela se fait ici à Ottawa à l'aide des renseignements que nous recevons au sujet des postes. Nous ne sommes pas nécessairement obligés d'aller nous enquérir sur place.

M. WRATTEN: Qu'arrive-t-il alors? N'avez-vous pas dit que la Société Radio-Canada faisait aussi un examen?

M. HEES: La Société Radio-Canada examine les aspects économiques et sociaux.

M. WRATTEN: Et les aspects moraux aussi?

M. HEES: Elle voit s'il existe un besoin économique ou social pour un nouveau poste de radio ou de télévision. C'est son travail et son travail est prescrit par la loi.

M. WRATTEN: Je le sais. C'est peut-être organisé ainsi. Mais si nous pouvons modifier ces lois en vue de réaliser des économies et concentrer ce travail entre les mains de votre conseil ou d'un autre, ne serait-ce pas mieux que de faire courir trois ou quatre personnes ici et là?

M. HEES: On étudie activement toute la question comme il était dit dans le discours du trône.

M. HOWE: A ce sujet, quel lien ou surveillance existe-t-il entre l'attribution des longueurs d'ondes au Canada et aux Etats-Unis et l'augmentation de puissance d'un poste déjà établi?

M. NIXON: Les services de radiodiffusion sonore dont vous parlez, c'est-à-dire la radio, sont régis par la convention nord-américaine sur la radiodiffusion, à laquelle sont parties les pays de l'Amérique du Nord. D'autre part, la télévision tombe sous une convention bilatérale avec les Etats-Unis.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Si je comprends bien, la Société Radio-Canada reçoit une requête pour un nouveau poste de radio et décide si la localité en a besoin et si le poste aura des chances de fonctionner économiquement. Mais est-ce qu'elle fait des recommandations quant à la longueur d'ondes et à la puissance, ou cela relève-t-il entièrement du ministère des Transports?

M. HEES: Cela fait partie de l'aspect technique que nous examinons avant que la requête ne soit transmise à la Société Radio-Canada. Ces renseignements accompagnent la requête quand celle-ci est envoyée à la Société Radio-Canada.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Est-ce que vous faites une recommandation?

M. HEES: Il y a un comité technique général qui est composé de représentants du ministère des Transports et de la Société Radio-Canada et qui passe toute l'affaire en revue.

Le PRESIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Le ministère des Transports régit-il ces nouveaux services à micro-ondes et leurs aspects techniques?

M. BALDWIN: Oui, monsieur.

M. HEES: Oui. Quiconque reçoit un permis pour cela le reçoit de nous.

M. RYNARD: Je me demande qui rend la première décision? Par exemple, je connais un poste pour lequel une augmentation de puissance a été recommandée tout récemment, et je suis également certain que l'on n'a pas examiné tous les aspects sociaux dans cette région, car j'ai toute une liasse de plaintes. Est-ce que la Société Radio-Canada accordera une augmentation de puissance à ce poste et, dans ce cas, serez-vous saisis de la demande à votre tour, et que ferez-vous? Allez-vous accepter la recommandation de Radio-Canada et la vérification faite par ses techniciens? Comment auront-ils qu faire la vérification d'Ottawa, sans être allés sur place? Allez-vous accepter la recommandation de Radio-Canada?

M. HEES: J'invite le sous-ministre à vous fournir l'explication.

M. BALDWIN: Nous faisons l'examen du point de vue technique afin de voir si les exigences techniques sont satisfaites, et afin de nous assurer sur les points que M. Nixon a mentionnés et qui sont la portée, la puissance du signal, l'interférence, etc.

La requête est ensuite renvoyée à Radio-Canada qui se pronocera sur la question de savoir si c'est une bonne chose, à son avis, du point de vue de l'intérêt public. Radio-Canada n'a rien à voir avec l'aspect technique.

L'avis de Radio-Canada nous revient alors et nous l'examinons. S'il ressort un fait indiquant que l'une ou l'autre des exigences n'est pas satisfaite, nous faisons enquête, puis la recommandation de Radio-Canada retourne au ministre.

Je ne puis vous en dire plus, car c'est le ministre qui peut dire ce qu'il fait de la recommandation quand il la reçoit.

M. HEES: Il l'examine très attentivement!

M. RYNARD: Alors, elle suit des chemins très tortueux.

M. HEES: Je ne saurais être plus parfaitement d'accord avec vous, monsieur Rynard.

Le crédit est approuvé.

Crédit 454. Loi sur la radio et règlement—Construction ou acquisition
de bâtiments, ouvrages, terrains et matériel \$ 515,000

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Où sont ces bâtiments que l'on construit et où sont ces terrains?

M. BALDWIN: Un laboratoire des standards à Ottawa coûtera \$150,000; le déplacement d'une station de contrôle des émissions dans l'Ile du Prince-Edouard coûtera \$100,000. Le reste est réparti entre différentes stations de contrôle,

comme celle de Baker Lake, \$80,000 pour énergie électrique; autres dépenses à Port Arthur, pour une station de contrôle, et pour une autre à cet endroit qui coûtera \$35,000.

En passant, ces stations de contrôle sont des stations qu'il nous faut avoir pour nous assurer que toute radiodiffusion, publique ou privée, est conforme à la longueur d'ondes prescrite et ne cause pas d'interférence.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Puis-je demander pour quelle raison on déplace la station de contrôle dans l'Ile du Prince-Edouard?

M. BALDWIN: Oui, il y avait beaucoup de bruits et d'industries dans la zone où se trouvait l'ancienne station. Cela se produit parfois. On installe un poste de radio quelque part et, au bout de cinq ou quinze ans, il est entouré de nouvelles constructions et d'établissements industriels. Quand un poste est dans un endroit où il y a beaucoup de machinerie, l'interférence est grande.

Le crédit est approuvé.

Les crédits 640 et 455 sont approuvés.

Crédit 456. Service de télégraphe et de téléphone—Construction ou acquisition de bâtiments, ouvrages, terrains, et matériel \$ 198,000

M. BIGG: Est-ce que cette construction de téléphones se fait seulement dans les Territoires du Nord-Ouest ou bien s'en fait-il dans les provinces?

M. BALDWIN: Non, cette somme concerne les petits réseaux de téléphone et de télégraphe qui appartiennent au gouvernement. On a disposé de la plupart d'entre eux. Je crois que la plus grande partie de cette somme est pour les îles de la Madeleine, car le seul réseau qu'il y ait là est celui du gouvernement.

Le crédit est approuvé.

Le crédit 641 est approuvé.

Crédit 457. Division de la météorologie—Administration, exploitation et entretien, y compris subventions énumérées au détail des affectations \$10,708,161

M. HEES: M. Noble, de la Direction de la météorologie, répondra aux questions touchant ce crédit.

M. DRYSDALE: J'ai lu dans le rapport annuel qu'il y avait une grande pénurie de météorologistes diplômés. Est-ce que les universités en fournissent un nombre suffisant pour les besoins dans l'ensemble du Canada et, sinon, existe-t-il un moyen quelconque d'encourager les étudiants à opter pour cette carrière?

M. J.R.H. NOBLE (*chef du Service de l'administration, Direction de la météorologie, ministère des Transports*): Monsieur le président, l'an dernier justement le recrutement des futurs météorologistes sortant des universités canadiennes s'est amélioré. De plus, nous avons réussi à en recruter un petit nombre au Royaume-Uni et dans les services du Royaume-Uni. La situation est encore difficile, mais elle s'améliore.

M. DRYSDALE: Il y a quelques années, je crois, on aidait les étudiants qui optaient pour la météorologie. Est-ce qu'on le fait encore?

M. NOBLE: La forme d'assistance qui continue consiste à embaucher pour les former de jeunes gradués sortant directement de l'université. Ils suivent

des cours spéciaux que l'Université de Toronto donne dans son école d'études post-universitaires. Ces cours sont destinés à donner à ces hommes la spécialisation nécessaire.

Ces hommes sont payés pendant qu'ils se forment à l'université. L'université de son côté donne le cours autorisé par l'Université de Toronto dans son école d'études post-universitaires.

M. DRYSDALE: Le versement d'une bourse d'études est-il prévu? Pendant combien de temps le météorologiste doit-il rester au service du ministère? Y a-t-il un minimum?

M. NOBLE: Il n'y a pas de minimum imposé, mais l'expérience a montré que les jeunes hommes qui ont choisi ce genre de travail sont portés à le garder.

M. DRYSDALE: Comment les traitements du gouvernement se comparent-ils à ce qu'un homme peut recevoir dans l'industrie ou le commerce? Y a-t-il des emplois comparables?

M. NOBLE: La comparaison serait terriblement difficile à faire, car en somme, les emplois que peuvent trouver les météorologistes au Canada sont surtout au ministère des Transports.

M. DRYSDALE: Vous voulez dire que le ministère des Transports est le seul débouché?

M. NOBLE: Il y a une couple d'entreprises privées au Canada à l'heure actuelle qui s'occupent de ce travail. Mais c'est excessivement difficile.

M. WRATTEN: Où les météorologistes sont-ils postés?

M. HEES: Par tout le pays.

M. NOBLE: Je pourrais vous donner une liste des principaux centres. Ce sont Vancouver, Whitehorse, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Montréal, Moncton Halifax, Goose Bay et Gander. Ce n'est pas une liste complète. Seulement les principaux endroits.

M. WRATTEN: Que font ces gens? Je suis un jeune campagnard ignorant, et je voudrais le savoir.

M. HEES: Ils prédisent la température.

M. WRATTEN: Certains d'entre eux ne devinent pas toujours juste.

M. HEES: La Direction de la météorologie assure tous les services météorologiques pour les besoins civils et militaires au Canada, pour la navigation au large de nos côtes, sur les Grands lacs, et pour l'aviation internationale au-dessus de l'Atlantique et du Pacifique.

Ces services comportent:

1. Prévisions publiques du temps, qui sont renouvelées de deux à quatre fois par jour pour 20 villes-clés et 77 régions météorologiques embrassant toutes les parties du Canada.

2. Prévisions du temps pour la navigation dans les eaux côtières de l'Atlantique et du Pacifique, sur le Saint-Laurent, les Grands lacs, la baie d'Hudson et certains des grands lacs intérieurs.

3. Prévisions du temps pour des occupations particulières, comme l'agriculture, les transports et l'industrie forestière.

4. Services météorologiques pour l'Aviation royale du Canada, la Marine royale du Canada, l'armée et le Conseil de recherches pour la défense.

5. Prévisions et observations du temps pour l'aviation civile au Canada et l'aviation trans-atlantique, trans-pacifique et trans-polaire. Cela comprend le rôle purement météorologique de deux vaisseaux météorologiques dans le Pacifique.

6. Les programmes de recherches nécessaires pour satisfaire les besoins météorologiques de l'agriculture et de l'industrie ainsi que de tous les services du gouvernement.

7. Fournir aux organismes qui nous sont désignés des renseignements et des conseils relativement au climat du Canada et de pays étrangers, et publier des données météorologiques statistiques pour toutes les parties du Canada.

8. Concevoir et, au besoin, fabriquer des instruments météorologiques adaptés aux particularités du climat canadien, ainsi que réparer et entretenir le matériel météorologique.

9. Former des techniciens et des météorologistes pour assurer ces différents services météorologiques et exercer ces différentes fonctions.

10. Représenter le Canada dans l'organisation de la météorologie internationale, en particulier à l'égard du travail de l'Organisation mondiale de la météorologie et de l'Organisation internationale de l'aviation civile.

Le PRESIDENT: Est-ce que vous êtes satisfait, monsieur Wratten?

M. WRATTEN: Entièrement.

Le PRESIDENT: Seul le sage pose des questions.

M. HOWE: Pourrait-on nous expliquer les contrats des observateurs météorologiques mentionnés à la page 578?

M. NOBLE: A l'occasion, nous trouvons plus économique de passer un contrat avec une entreprise commerciale comme une compagnie d'aviation, un service de communication ou une maison d'enseignement pour obtenir des renseignements sur le temps, c'est-à-dire pour faire des observations météorologiques de base. Il est plus économique de conclure des contrats semblables que d'affecter des fonctionnaires à plein temps à ce travail.

Mais je crois que vous voulez savoir combien d'argent nous dépensons pour cela chaque année?

M. DRYSDALE: Etant donné, d'après un rapport, qu'il n'y a pas une trop grande pénurie de météorologistes, pourriez-vous nous dire combien il en faudrait pour que le Canada en ait un nombre suffisant?

M. HEES: M. Noble me dit qu'il nous en manque une quarantaine à l'heure actuelle et que nous esérons en avoir assez l'an prochain.

M. DRYSDALE: Quels efforts le ministère déploie-t-il parmi les étudiants pour les intéresser à devenir météorologistes?

M. BALDWIN: Nous envoyons une équipe spéciale pour visiter les universités au cours de l'hiver.

M. DRYSDALE: Quel est le degré d'instruction nécessaire? Faut-il un baccalauréat ès arts ou quoi?

M. BALDWIN: Mathématiques et physiques.

M. PASCOE: A la page 578, Etalage à l'Exposition nationale du Canada, est-ce uniquement pour l'exposition de Toronto, ou peut-il être utilisé à d'autres expositions?

M. HEES: C'est seulement pour Toronto.

M. PASCOE: Il ne pourrait pas être transporté à d'autres expositions?

M. HEES: Nous pourrions le faire avec plus d'argent.

M. PASCOE: Est-ce qu'il en coûte autant pour n'importe quel autre étalage?

M. HEES: Le Conseil du Trésor n'a pas été enclin jusqu'ici à nous permettre d'étendre cette dépense à d'autres endroits.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je note dans le rapport annuel qu'il y a collaboration dans l'étude des origines de la grêle en Alberta en 1957. Cette étude sur la grêle a-t-elle été suivie d'un rapport?

M. NOBLE: Il y a un rapport préliminaire sur les constatations faites l'été dernier. De plus, l'enquête se continue cette année en collaboration avec le Conseil national de recherches et le Conseil des rechrchs de l'Alberta.

Nous nourrissons de grands espoirs sur le travail qui se fait là-bas. C'est un problème de recherches. Au point où en sont présentement les choses nous prévoyons pour l'année prochaine, mettons à la période correspondante, soit lorsque les travaux actuels seront terminés, un très bon rapport. Je ne voudrais pas m'aventurer à prédire quels seront les résultats.

Le crédit est approuvé.

Le crédit 642 est approuvé.

Le PRESIDENT:

Crédit 458. Construction ou acquisition de bâtiments, ouvrages, terrains et matériel	\$1,089,600
--	-------------

Y a-t-il des questions sur ce crédit?

M. DRYSDALE: On pourrait peut-être nous faire un exposé général.

M. BALDWIN: En résumé, ce crédit se rapporte à la surveillance du matériel météorologique en général et à la construction de diverses stations météorologiques. Par exemple, à Isachsen, dans les Territoires du Nord-Ouest, il faudra \$35,000 pour compléter le déplacement de la station.

A Mould Bay, dans les Territoires du Nord-Ouest, il faudra \$22,000 pour finir d'améliorer la station.

Sur l'île Banks, dans les Territoires du Nord-Ouest, la station a besoin de \$17,000 pour des améliorations, y compris un compartiment souterrain à réfrigération naturelle pour entreposer les viandes, des mâts de radiophare, des antennes et des frais de transport.

En tout, le programme est de \$300,000 à \$400,000 et l'on dépensera cette année un peu moins de \$100,000.

Pour l'expansion du centre d'instruction radiosonde, à Toronto, il faudra \$27,000. Ce centre d'instruction forme les spécialistes qui suivent la trajectoire des ballons munis d'appareils radio que nous faisons monter.

Il faut une somme de \$30,000 à l'intention de la station météorologique de Gander, qui est installée au bout de la piste pour donner les renseignements sur le plafond et la visibilité.

Il faudra \$20,000 de plus pour achever la station de l'île aux Sables, en Nouvelle-Ecosse.

Il y a un montant de \$160,000 affecté à des habitations à Goose et \$20,000 pour l'agrandissement des installations à cet endroit. Nous y faisons la prévision du temps au moyen d'un circuit fermé.

Il y a une grande variété de montants pour des améliorations aux stations, des habitations ou des bâtiments, des radiosondes, ou des usines hydroélectriques destinées à alimenter nos habitations à Moosonee, Baker Lake, Du Pas, Fort William, Chesterfield, Aklavik, Normal Wells, Grande Prairie, Coppermine, Prince George, et Saint-Hubert, dans le Québec. Ce sont là les principaux centres. Il y a ensuite une énumération d'abris pour notre matériel et de bâtiments pour l'activité météorologique.

M. DRYSDALE: Est-ce que certains de ces services météorologiques produisent des revenus?

M. BALDWIN: Non. Mais quand notre section de la climatologie est invitée à faire une étude spéciale pour une entreprise, comme, par exemple une compagnie d'assurance qui veut savoir avec quelle fréquence la glace se forme afin d'établir une prime d'assurance-automobile, nous nous faisons payer les déboursements qu'il a fallu pour le travail demandé.

M. CREAGHAN: Pendant que nous étudions ce crédit, le directeur pourrait-il nous dire combien d'habitations familiales le ministère possède à Goose Bay, et quels sont les locaux à la disposition des membres du personnel qui sont mariés à cet endroit?

M. BALDWIN: Je n'ai pas ce chiffre à la mémoire. Il faudra que le l'obtienne des différents services.

M. CREAGHAN: Je parle de la météorologie seulement.

M. BALDWIN: Il y a actuellement 24 habitations et l'on projette d'en construire trois doubles cette année, ce qui fera un total de 30.

Le PRESIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. CREAGHAN: Est-il possible pour les employés de votre section de radio d'occuper certaines des maisons de la Division de la météorologie à Goose? Je

crois comprendre que, de temps en temps, vous envoyez de vos fonctionnaires de la région de Moncton à Goose Bay. Il sont mariés et pourtant ils ne peuvent trouver à loger leurs familles. A cet endroit il y a peut-être des maisons vacantes qui appartiennent à la section du radar de la radio, mais les météorologistes ne peuvent pas y entrer.

Le PRESIDENT: Je demande au vice-maréchal de l'air, A. de Niverville de vous répondre.

Le VICE-MARECHAL DE L'AIR A. DE NIVERVILLE (*directeur des Services de l'air au ministère des Transports*): Monsieur le président, si j'ai bien compris la question, la réponse est que le directeur de la météorologie est responsable des habitations à Goose Bay. Certaines habitations peuvent avoir été construites pour les besoins d'une certaine division, mais si les hommes de la météorologie ne les occupent pas, le directeur peut en allouer une, par exemple, à un opérateur radio qui arrive.

Il peut y avoir des habitations pour fonctionnaires mariés dans les crédits d'une division, mais ces habitations ne seront pas nécessairement occupées par le personnel de cette division. Par exemple, à Goose Bay, la règle oblige l'agent à allouer à une autre division toute habitation d'une division qui se trouve inoccupée. Aucune habitation ne doit rester vacante plus que deux mois.

Le PRESIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. CREAGHAN: En d'autres termes, ai-je raison de conclure que si le ministère des Transports envoie un opérateur radio là-bas, si cet homme est marié et s'il ne peut y amener sa famille parce que "la radio" n'a aucune habitation vacante, la Division de la météorologie lui allouera une habitation vacante après une période d'attente de deux mois.

M. DE NIVERVILLE: Oui, c'est exact, si l'habitation n'est pas utilisée. Aucune habitation n'est censée rester vacante plus que deux mois. L'autre division devra lui céder cette habitation.

Le crédit est approuvé.

Le crédit supplémentaire 643 est approuvé.

459. Contrôle de l'aviation civile, y compris l'exécution de la Loi sur l'aéronautique et de ses règlements d'exécution \$1,866,225

M. DRYSDALE: Pourrait-on nous fournir une explication générale de ce crédit?

M. HEES: C'est, là encore, un crédit pour les traitements du directeur et du personnel administratif de la Direction de l'aviation civile, ici à Ottawa.

Le crédit est approuvé.

Le crédit supplémentaire 644 est approuvé.

460. Voies aériennes et aéroports—Exploitation et entretien—Services de l'aviation civile, pour permettre au Conseil du Trésor, d'autoriser, nonobstant la Loi sur l'administration financière, ou toute autre loi, que des dispositions soient prises pour l'exploitation d'hôtellerie, de pâtisserie, de restaurant, de mess et de logement du personnel et autres installations semblables aux aéroports, d'autoriser également que les recettes provenant de ces installations soient dépensées et que les déficits qui peuvent se produire relativement à la gestion et à l'exploitation desdites installations soient comblés \$14,343,200

M. SMITH (*Simcoe-Nord*) : Je vais poser une question pour M. Smith de Calgary-Sud touchant l'usage des aéroports du ministère des Transports par les clubs d'aviation. Quelle règle, s'il y en a une, le ministère des Transports applique-t-il à l'égard des pistes d'atterrissage ou de l'espace à ces aéroports?

M. BALDWIN : Ils sont traités de la même façon que toute autre entreprise d'aviation, c'est-à-dire qu'on leur permet d'utiliser les aéroports. Ils peuvent louer de l'espace laissé en trop dans les hangars par la guerre à \$1 par jour, car les clubs d'aviation encouragent l'aviation civile sans aucun but lucratif. Cette assistance spéciale leur est accordée et, en retour, leur activité est soumise à certaines restrictions, car ils ne peuvent faire d'aviation commerciale. Ce sont des clubs d'aviation dont les membres encouragent l'aviation.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*) : Je crois que c'est une bonne réponse.

M. DRYSDALE : Quelle part de ce crédit est affectée à l'aéroport de Vancouver?

M. BALDWIN : Pas beaucoup, monsieur, car l'aéroport de Vancouver est exploité par la ville de Vancouver. La ville porte les frais d'exploitation de cet aéroport.

M. HORNER (*Jasper-Edson*) : Combien d'aéroports de ce genre y a-t-il au Canada? Est-ce que toutes les grandes villes du Canada exploitent leurs propres aéroports?

M. BALDWIN : Non. C'est l'exception plutôt que la règle, monsieur.

M. MCBAIN : Je me souviens que le ministère des Transports a déjà été l'objet de certaines critiques au sujet de l'insuffisance de certaines installations à ses aéroports. Je me demande si le ministre a trouvé que ces critiques étaient fondées et, si elles l'étaient, quelles mesures ont été prises pour remédier à la situation?

M. HEES : Je crois que vous parlez des bâtiments de l'aéroport, salles d'attente et le reste?

M. MCBAIN : Oui, monsieur.

M. HEES : Aussi rapidement que nous le pouvons, nous agrandissons ces bâtiments dans tout le pays afin de suivre la formidable expansion de l'industrie de l'aviation. J'ai ici un rapport des progrès réalisés en ce qui concerne les bâtiments des aéroports. Il pourrait vous intéresser.

Ce rapport intéressera presque tous les députés. A Saint-Jean, Terre-Neuve, un nouveau bâtiment sera terminé cette année. A Gander, Terre-Neuve, un nouveau bâtiment de plusieurs millions de dollars sera terminé cette année. A Stephenville, Terre-Neuve, un nouveau bâtiment a été terminé l'an dernier. A Halifax, en Nouvelle-Ecosse, on a adjugé ce printemps un contrat pour un nouveau bâtiment qui devrait être achevé en 1960. A Moncton, au Nouveau-Brunswick, un nouveau bâtiment a été terminé vers 1954. D'autres agrandissements sont projetés. A Sept-Iles, dans le Québec, un nouveau bâtiment a été terminé l'an dernier; à Québec même, un nouveau bâtiment a été terminé l'an dernier. A Ottawa, un nouveau bâtiment est très avancé, et devrait être partiellement occupé cet hiver. A Montréal, le nouveau bâtiment est très avancé et l'entrepreneur travaille actuelle-

ment à l'intérieur. Nous espérons qu'il sera occupé, en partie du moins, au cours de l'hiver prochain ou de l'hiver 1960. Un contrat pour quais de stationnement et de chargement des avions sera adjugé cet été.

Je puis vous expliquer quels sont au juste ces "aéroquais". C'est une nouvelle idée pour le service des avions. Il y aura quatre aéroquais. Ce sera des bâtiments séparés, distincts du bâtiment principal de l'aéroport, et ils seront reliés par des passages souterrains. Des avions pourront se placer sur les quatre côtés de chacun de ces quatre aéroquais, ce qui permettra de charger ou de décharger un plus grand nombre d'avions en même temps. La capacité d'installation de l'aéroport se trouvera considérablement accrue.

A Toronto, l'architecte est à préparer les plans de nouveaux bâtiments. Nous espérons demander des soumissions avant la fin de l'année financière. A Windsor, un nouveau bâtiment a été achevé l'hiver dernier. A Lakehead, un nouveau bâtiment a été terminé il y a deux ou trois ans. A Winnipeg, l'architecte prépare actuellement les plans d'un nouveau bâtiment. On s'attend de recevoir la première soumission avant la fin de l'année financière en cours. A Saskatoon, un nouveau bâtiment a été terminé il y a deux ans. A Regina, le contrat sera adjugé cet été. A Edmonton, le contrat pour un bâtiment au nouvel aéroport sera adjugé l'an prochain. A Calgary, la municipalité a terminé un nouveau bâtiment il y a deux ans avec l'aide financière du gouvernement fédéral. A Vancouver.

M. DRYSDALE: Je vous remercie.

M. HEES: A Vancouver, un nouveau bâtiment a été terminé par la municipalité l'an dernier avec l'aide du gouvernement fédéral. A Victoria, un contrat sera adjugé cet hiver ou le printemps prochain. A Comox, en Colombie-Britannique, un nouveau bâtiment a été terminé il y a plus d'un an. A Port Hardy, en Colombie-Britannique, le contrat sera accordé cet été et, au Sault-Sainte-Marie, en Ontario, le contrat sera adjugé l'an prochain.

Cela vous donne une idée générale de ce qui se passe dans le domaine de la construction des aéroports d'un bout à l'autre du pays. C'est un programme formidable et si l'on pense à certains endroits que nous ne parvenons pas à satisfaire les besoins locaux, nous frappons parfois d'étonnement le Conseil du Trésor. Je puis vous assurer que nous verrons à satisfaire les besoins des aéroports dans tout le pays aussi rapidement que nous pourrions obtenir l'argent pour le faire.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, entre les aéroports exploités par des villes ou des municipalités et ceux qui sont exploités par le ministère des Transports, y a-t-il une différence quant à l'attribution d'argent pour les dépenses en immobilisations? Autrement dit, le ministère des Transports se charge-t-il de la construction dans chaque cas, ou bien les villes et les municipalités contribuent-elles à la construction?

M. BALDWIN: L'étendue minimum de pistes et de voies de circulation au sol dont les avions ont besoin aux principaux aéroports est considérée comme étant à la charge du gouvernement fédéral, que l'aéroport soit municipal ou nous appartienne. Ce principe ne s'applique qu'à l'étendue minimum, comme je l'ai dit, de pistes et de voies de circulation au sol, aux feux d'approche, aux feux d'atterrissage et aux aides à la navigation.

Le ministère des Transports a fourni tout cela à Vancouver tout comme s'il s'était agi d'un aéroport exploité par lui. Quant aux autres améliorations qui peuvent être requises, nous laissons à la ville ou à la municipalité le soin d'y pourvoir, sauf dans le cas d'un aménagement de terminus. Si le Conseil du Trésor l'approuve, nous pouvons en assumer une partie du coût, mais une partie seulement.

M. DRYSDALE: Dans le cas d'un aéroport comme celui de Vancouver, où l'Aviation royale du Canada est installée, est-ce que les deux ministères fédéraux participent à l'aménagement et à l'entretien de l'aéroport?

M. BALDWIN: Non. Le ministère des Transports est celui qui s'occupe de l'aménagement à Vancouver. Si les militaires ont des besoins spéciaux en fait de construction, ils viennent à nous et nous disent: "Voici l'argent. Nous avons besoin de telle ou telle construction pour fins militaires" et nous le faisons.

M. DRYSDALE: Vous parlez là de travaux comme le prolongement des pistes pour les avions à réaction?

M. BALDWIN: Si c'est un besoin militaire seulement et non civil, le ministère de la Défense fournit l'argent et nous exécutons le travail pour lui.

M. DRYSDALE: Je voudrais poser une question au sujet de l'affectation qu'il y a à la page 581. Services professionnels et spéciaux. Je me demande si l'on pourrait nous expliquer la composition de ce crédit?

M. BALDWIN: Sous quelle rubrique se trouve cette affectation, monsieur?

M. BALDWIN: Au poste "Contrôle de l'aviation civile". C'est à la page 581.

Le PRESIDENT: C'est le crédit 460.

M. BALDWIN: Le crédit 460—Services professionnels et spéciaux. Cela relève du crédit précédent. Je puis vous obtenir ce renseignement.

M. DRYSDALE: Je suis peiné.

M. BALDWIN: Je vous en prie.

C'est pour retenir les services d'avocats, de conseillers techniques spéciaux, de sténographes judiciaires et défrayer d'autres dépenses. Les enquêtes sur les accidents d'aviation, qui coûteront \$25,000, forment la plus grande partie de ce crédit.

M. DRYSDALE: Est-ce que le désastre du mont Slesse en Colombie-Britannique entre dans ce crédit?

M. BALDWIN: Non. Ce montant va surtout servir à défrayer en partie l'enquête sur l'accident qui s'est produit près d'une petite ville de la région de Québec, et à défrayer d'autres enquêtes semblables que nous pouvons avoir à faire.

M. MCBAIN: Pourrait-on nous fournir une décomposition des recettes de l'exploitation de ces aéroports?

M. BALDWIN: Oui. Nous avons un état pour chaque aéroport, monsieur. Je n'ai pas ces renseignements ici parce qu'il y a tant d'aéroports. Nous avons une comptabilité pour chacun.

M. MCBAIN: Pourrait-on nous fournir les résultats généraux, comme le total des frais et le total des recettes de l'exploitation des aéroports?

M. BALDWIN: Oui. Le total des recettes que j'ai ici, monsieur, est celui de . . .

M. HEES: Les recettes de toute nature au cours de la dernière année ont été de près de 7 millions de dollars. Si vous voulez vous enquérir des profits ou pertes d'un aéroport en particulier, j'ai aussi ces renseignements sous la main.

M. MCBAIN: Je ne m'intéresse à aucun aéroport en particulier. Je veux simplement connaître les résultats généraux.

M. HEES: J'ai les résultats généraux ici et je vous les donne. Le total des recettes a été de \$6,853,000. C'est le total de l'an dernier. Les recettes ont été de \$6,853,000. Les frais d'exploitation et autres, sans compter l'amortissement, ont été de \$10,729,000 et le déficit net a été de \$3,867,000.

M. CREAGHAN: Quel a été le profit ou la perte de l'aéroport de Dorval?

M. HEES: L'aéroport de Dorval a réalisé un bénéfice de \$388,000 l'an dernier.

M. DRYSDALE: Avez-vous les résultats de l'aéroport de Vancouver?

M. HEES: Oui, un instant.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Avez-vous ceux de l'aéroport d'Edmonton? Est-ce un aéroport exploité par la municipalité?

M. HEES: Si vous voulez que je vous donne ceux qui ont fait de l'argent, je puis vous les donner.

Le PRESIDENT: Avez-vous les résultats de l'aéroport d'Edmonton?

M. BALDWIN: L'aéroport d'Edmonton est exploité par la ville.

M. HEES: L'aéroport de Fort Chimo, dans le Québec, a réalisé un bénéfice de \$941; l'aéroport de Dorval, un bénéfice de \$388,494; celui de Malton, à Toronto, un bénéfice de \$548,435; celui de Mount Hope, croyez-le ou non, a fait un profit de \$2. J'ignore comment c'est arrivé. L'aéroport de Winnipeg a eu un bénéfice de \$147,591.

Ce sont les seuls aéroports qui ont réalisé des bénéfices.

M. CREAGHAN: Quelle a été la perte de l'aéroport de Moncton?

M. HEES: L'aéroport de Moncton a eu une perte de \$57,644.

M. TUCKER: Pourriez-vous nous dire la perte de l'aéroport de Gander?

M. HEES: Le déficit de l'aéroport de Gander a été de \$35,291.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, peut-être cela ne peut-il pas être divulgué, mais sait-on si la majorité des aéroports exploités par les municipalités ont un bénéfice ou un déficit?

M. BALDWIN: Autant que je le sache, l'aéroport de Vancouver, celui de Calgary et celui d'Edmonton, qui sont les trois principaux dans l'Ouest, ont réalisé de petits bénéfices. L'aéroport de Regina, je crois, a bouclé son budget. Je

ne saurais rien affirmer quant aux aéroports de Fredericton et de Saint-Jean, mais je pense qu'eux aussi ont équilibré leur budget ou presque.

Le ministère des Transports verse une petite subvention à tout aéroport qui a un déficit d'exploitation. Si cette subvention était retirée dans les cas où il y a un déficit d'exploitation, des aéroports comme ceux de Fredericton et de Saint-Jean afficheraient un déficit.

M. DRYSDALE: Le ministère des Transports préférerait-il exploiter les aéroports qui appartiennent présentement à des municipalités?

M. HEES: C'est une question que les journalistes et les autorités municipales me posent chaque fois que je vais à Vancouver. Je répète ici la réponse que je leur donne; nous sommes très heureux que la ville de Vancouver exploite cet aéroport.

M. DRYSDALE: Alors, peut-on dire que si une municipalité ou une ville désire exploiter son propre aéroport, le ministère des Transports est très heureux de la laisser faire?

M. HEES: C'est exact. Nous sommes très heureux de la laisser faire.

M. DRYSDALE: En d'autres termes, les aéroports profitables sont exploités par les municipalités et le ministère des Transports tend à exploiter ceux qui ne sont pas rentables?

M. HEES: Nous exploitons quelques aéroports profitables. L'aéroport de Dorval réalise un bénéfice; celui de Toronto de même ainsi que deux ou trois autres que j'ai mentionnés tantôt.

La vérité est que si un aéroport fonctionne à perte, on presse le gouvernement de s'en charger.

M. GARLAND: L'aéroport de North Bay est-il dans la catégorie lucrative ou déficitaire?

M. HEES: L'aéroport de North Bay a subi une perte de \$132,684.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Quel est le cas de l'aéroport de Saskatoon? Appartient-il à la municipalité ou non?

M. HEES: Cet aéroport a perdu \$81,280.

M. BASKIN: Monsieur le président, je voudrais certains renseignements touchant les aéroports de Killaloe, Lake Centre et Arnprior. Relèvent-ils du ministère des Transports et est-ce que ces aéroports servent actuellement?

M. BALDWIN: L'aéroport de Killaloe est le seul qui soit sous la juridiction du ministère des Transports.

M. BASKIN: Depuis quelques années, il est rumeur dans ma circonscription que le ministère des Transports a l'intention de construire de bonnes pistes à l'aéroport de Killaloe. Y a-t-il quelque chose de fondé dans ces rumeurs?

M. BALDWIN: Il n'y a rien à l'étude à ce sujet actuellement. Cet aéroport ne sert que très peu présentement.

M. BASKIN: A quoi sert-il?

M. BALDWIN: Ce n'est qu'un champ couvert d'herbe. Des avions légers s'y posent à l'occasion, mais nous n'avons reçu aucune requête pour l'amélioration de ce champ.

M. CREAGHAN: Je me demande si le maréchal de l'air voudrait nous dire, succinctement, quel prix l'aéroport de Moncton ferait payer à une compagnie privée exploitant un BOAC, lequel passerait au-dessus de la région de Moncton et qui, à cause de mauvais temps, serait contraint d'y atterrir d'urgence?

M. DE NIVERVILLE: Le tarif régulier d'atterrissage serait imposé. Si cet avion se trouvait à faire son premier atterrissage à Moncton en arrivant d'outre-mer, il devrait payer le tarif régulier pour la traversée de l'Atlantique.

M. CREAGHAN: Quel est le tarif régulier d'atterrissage, en chiffre rond?

M. DE NIVERVILLE: Je crains de ne pas le savoir.

M. BALDWIN: Le prix dépend beaucoup de la grosseur de l'avion. Si vous songez à un "Statocruiser", je crois que le prix d'atterrissage serait \$150.

M. DE NIVERVILLE: Je n'ai pas le cahier ici et je ne puis vous dire le montant exact, mais ce serait environ ce montant.

M. CREAGHAN: Est-ce que le tarif d'atterrissage est la principale source de revenus des aéroports?

M. DE NIVERVILLE: Les sources de revenus d'un aéroport sont le tarif d'atterrissage, l'exploitation des concessions les loyers et les espaces de stationnement.

M. HEES: Le stationnement semble lucratif. D'après le nombre de gens qui stationnent aux aéroports, j'en conclus que ce'st très lucratif.

M. BASKIN: Combien l'exploitation de l'aéroport de Killaloe coûte-t-elle par année au ministère des Transports à l'heure actuelle?

M. BALDWIN: Je n'ai pas ce chiffre, mais c'est relativement peu, car de toute façon nous avons un radiophare à cet endroit.

M. GARLAND: Monsieur le président, il a été dit que l'aéroport de North Bay fonctionnait à perte parce qu'il était exploité conjointement par le ministère des Transports et le ministère de la Défense nationale. Je me demande ce que le ministre ou l'un de ses fonctionnaires pourrait dire là-dessus?

M. HEES: Ce n'est pas exact.

M. GARLAND: Ce n'est nullement la cause?

M. HEES: Nullement.

Le crédit est approuvé.

Le crédit supplémentaire 645 est approuvé.

461. Contrôle de la circulation sur les voies aériennes et les aéroports \$5,115,231

M. PASCOE: Monsieur le président, je représente une circonscription où l'OTAN a un très grand centre d'instruction aéronautique et où il y a beaucoup d'avions dans l'air nuit et jour. C'est tout près d'une voie aérienne commerciale. Je me demande si le ministre pourrait nous dire quelles mesures sont prises par

le ministère des Transports pour prévenir les collisions et assurer la sécurité de la circulation aérienne?

M. HEES: Je vous donne lecture d'un exposé là-dessus.

Le contrôle de la circulation pour éviter les collisions dans l'air s'exerce de plusieurs façons. Il y a des règles générales qui s'appliquent à toute envolée, des règles particulières qui s'appliquent aux avions volant hors des voies aériennes, des règles particulières qui s'appliquent aux avions volant dans les voies aériennes et des règles particulières "VFR" qui s'appliquent au vol par beau temps et des règles particulières "IFR" qui s'appliquent au vol par mauvais temps, lorsque la visibilité à bord de l'avion est réduite.

De plus, certaines voies et routes aériennes sont radiobalisées à travers le Canada et sont desservies par plusieurs aides radio à la navigation, de façon que les avions puissent repérer leur position, conserver leur direction et être dirigés du sol par les dispositifs du contrôle de la circulation aérienne. Ce contrôle est réparti dans tout le Canada dans plusieurs centres dont chacun est responsable d'une grande région; et complété par les tours de contrôle de la circulation aérienne qu'il y a à chaque aéroport et qui s'occupent des avions qui arrivent ou partent et de ceux qui volent dans les environs immédiats. Le personnel du contrôle de la circulation aérienne fournit aussi des renseignements généraux et de l'aide aux avions qui ne volent pas dans les voies aériennes, mais sa principale tâche est de contrôler la circulation dans les voies aériennes.

Hors des voies aériennes, la règle stipule certaines altitudes précises à conserver selon la direction du vol (le compas étant divisé en quatre secteurs à cette fin et l'espace dans l'air étant divisé aussi en bandes verticales de 500 pieds). Par ce moyen, des différences d'altitude sont gardées entre les avions selon leur direction de vol pour éviter des collisions. Des règles semblables existent à l'égard des voies aériennes quant à l'orientation de la voie elle-même et à la direction du vol. De plus, les avions qui traversent une voie aérienne doivent voler à des altitudes prescrites, différentes de l'altitude réglementaire du vol dans l'axe de la voie.

Ces règles s'appliquent à la fois aux avions civils et aux avions militaires. Il y a environ 21,000 milles de voies et de routes aériennes au Canada. Il y a huit centres de contrôle de la circulation. De plus, le ministère des Transports fait fonctionner 27 tours de contrôle de circulation et l'Aviation royale du Canada, 28. La Division de contrôle de la circulation aérienne du ministère des Transports a actuellement un total de plus de 800 employés, alors qu'elle en avait environ 300 il y a quatre ans.

Par mauvais temps, quand les avions doivent voler d'après leurs instruments, la surveillance de tous les avions le long des voies aériennes est incessante. De plus, si un avion vole dans une voie aérienne, que le temps soit beau ou mauvais, il doit se placer sous la direction du réseau de contrôle de la circulation aérienne s'il vole entre les altitudes de 9,500 et 23,000 pieds. Tous les avions qui utilisent cet espace dans l'air savent qu'ils sont soumis au contrôle de l'espacement.

Auparavant, cette surveillance complète ne s'exerçait pas sur les voies aériennes quand la visibilité était bonne. Cette règle n'a pas été appliquée aux Etats-Unis.

Un comité permanent, composé de représentants du ministère des Transports et de l'Aviation royale du Canada, est l'organisme de liaison civile et militaire qui rend commune la réglementation et les mesures de contrôle de la circulation aérienne, qui aide à l'élaboration de plans d'instruction à l'intention des pilotes civils ou militaires dans des régions situées hors des voies aériennes; ou qui établit la règle à suivre dans les cas où un centre d'instruction est sur une voie aérienne, afin d'assurer que les arrivées et les départs des avions d'instruction soient séparés des envolées régulières, militaires ou civiles, le long de la voie. Les grandes opérations d'instruction militaire ou les grandes manoeuvres aériennes sont conduites dans des espaces spécialement réservés dans l'air pour leur durée, et dont la circulation civile normale est exclue pendant cette période.

L'installation de 15 appareils pour la surveillance au radar des aéroports et des voies aériennes, qui assurera le contrôle de la circulation aérienne dans la presque totalité du réseau de voies aériennes d'une côte à l'autre, est commencée. Et, quand cette installation sera terminée, non seulement le contrôle de la circulation aérienne sur les voies aériennes transcontinentales aura-t-il, comme dans le passé, un tableau des envolées en cours et une liaison vocale avec les avions volant sur les voies, mais aussi un moyen pour suivre visuellement par radar les mouvements des avions.

M. PASCOE: En ce qui concerne le contrôle de la circulation aérienne, est-ce que la présence de grands aéroports militaires limite ou restreint de quelque façon l'expansion des services commerciaux d'aviation dans les environs?

M. HEES: Cela peut arriver. Chaque aéroport demande d'être examiné séparément.

M. DE NIVERVILLE: Après l'accident de Moose Jaw il y a quelques années...

M. HEES: M. Pascoe est de Moose Jaw et cette région l'intéresse particulièrement.

M. DE NIVERVILLE: Nous avons un grand aéroport là-bas. On a eu recours à un peu d'imagination à cet endroit pour fournir à l'aviation militaire un peu plus d'espace dans l'air. Il en résulte qu'en plus de la voie aérienne, elle a peut-être 15 milles. Le tracé initial de la voie aérienne a été légèrement dévié afin de donner plus de facilités d'entraînement à ce centre d'instruction arienne.

M. PASCOE: Je songe en particulier à l'expansion des services commerciaux d'aviation à Moose Jaw.

M. HEES: Il n'y aura certainement aucun mauvais effet dans le cas particulier de Moose Jaw.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, je me demande si M. Baldwin pourrait nous fournir des exemples pour expliquer ces deux dépenses, \$2,813,000 pour "fournitures et approvisionnements" et \$1,380,000 pour "réparation et entretien du matériel". Ces montants font partie du crédit 460, dont le détail est à la page 585.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes au crédit 461.

M. HEES: Nous avons approuvé ce crédit, mais nous y reviendrons.

M. DRYSDALE: Excusez-moi. J'ai du mal à bien suivre.

M. HEES: Nous n'épargnons rien pour complaire. Le client a toujours raison.

M. DRYSDALE: Le deuxième montant s'applique-t-il à l'utilisation du premier?

M. BALDWIN: Le montant relatif aux fournitures et aux approvisionnements se décompose en gros de la façon suivante: charbon, coke et bois, \$675,000; huile combustible, \$515,000; kérosène, \$5,000; essence, \$225,000; essence d'avion, \$275,000; huile et graisse \$60,000; huile à moteur diesel \$415,000; provisions, \$386,000; fournitures médicales, \$1,105; contenants, \$90,000 et autres dépenses de ce genre.

M. DRYSDALE: Et le montant pour la réparation et l'entretien du matériel se compose de quoi?

M. BALDWIN: Ce montant s'applique à 62 automobiles; 96 déneigeuses; 5 grues; 7 autobus; 15 chargeuses roulantes; 5 autos-neige; 539 camions; 2 pelles; 46 niveleuses; 317 tracteurs; 6 porte-charge, etc.

Le PRESIDENT: Est-ce toute la liste?

M. BALDWIN: Il y a beaucoup d'autres articles énumérés ici.

Le crédit est approuvé.

Le crédit supplémentaire 646 est approuvé.

462. Voies aériennes et aéroports—Construction ou acquisition de bâtiments, ouvrages, terrains et matériel, y compris les travaux de construction dans les aéroports municipaux et paiements aux municipalités à titre de contributions aux travaux de construction par ces organismes ainsi que les sommes payables en règlement de réclamations pour indemnisation des personnes dont les propriétés subissent un dommage par suite de l'application d'un règlement de zonage en vertu de l'alinéa j) du paragraphe (1) de l'article 4 de la Loi sur l'aéronautique—\$61,348,000.

M. HEES: Je devrais peut-être inviter M. Connolly à s'approcher et à répondre aux questions touchant ce crédit.

M. DRYSDALE: Je serais curieux de connaître la nature de la dépense "téléphones, télégrammes et câblogrammes" et de la dépense "réseaux de communications téléphoniques et télégraphiques loués pour le contrôle de la circulation sur les voies aériennes", un montant de \$1,825,474.

M. BALDWIN: Cela concerne le contrôle de la circulation aérienne. Je vous en donne le détail.

La raison pour laquelle ce montant est très élevé est que le contrôle de la circulation aérienne doit utiliser des moyens de communications d'une côte à l'autre. Le contrôleur de la circulation, qu'il soit dans un poste isolé ou dans un centre, doit pouvoir parler, non seulement aux avions en plein vol mais aussi aux autres postes et aéroports, et pouvoir le faire en prenant simplement un téléphone sans avoir à signaler. Il faut une communication directe parce que la rapidité est un élément essentiel du contrôle.

On utilise le téléphone et il y a aussi des circuits de télétype sur ce réseau. Le contrôle de la circulation aérienne exige des moyens de communications très considérables et très dispendieux. Ces moyens comprennent ce qu'on appelle le réseau interphonique du contrôle qu'on loue, pour \$724,272 par année, des différentes compagnies de téléphone et de télégraphe, et qui est partagé entre le

Pacifique-Canadien, les chemins de fer Nationaux et les différentes compagnies provinciales de téléphone.

Il y a la longue ligne locale qui le complète et coûte \$4,000, et un certain nombre de ramifications spéciales qui couvrent un grand nombre de dépenses particulières, ce qui forme un total d'environ un demi-million de dollars.

Par exemple, il y a un montant de \$40,000 pour la ligne raccordée au réseau interphonique qui va de Yellowknife à Prince Rupert, et la location d'un autre circuit téléphonique de Sept-Iles à Goose coûte \$92,000.

Cela vous donne une idée du genre de déboursements que comprend ce crédit.

M. DRYSDALE: Il en coûte moins cher au ministère de louer ces lignes que d'avoir son propre réseau?

M. BALDWIN: Oui je le crois. Nous nous servons des services publics qui existent.

M. DRYSDALE: Vous ouvrez l'oeil pour le cas où l'augmentation éventuelle des affaires et du volume atteindrait un point où il serait avantageux de commencer à établir votre réseau?

M. BALDWIN: Cela pourrait arriver, mais je ne crois pas que nous en soyons là encore.

M. DRYSDALE: Je voudrais une décomposition de la rubrique "acquisition ou construction d'ouvrages et de terrains" par le ministère.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): N'est-ce pas à l'occasion de ce crédit qu'on nous a donné les différents travaux en cours aux aéroports?

M. HEES: C'est compris. Ce n'était qu'une partie du crédit. Cela est compris aussi.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Cela va jusqu'à la construction de pistes.

M. BALDWIN: Je pourrais vous donner une décomposition par district ou par région géographique.

M. WRATTEN: La forte augmentation n'est-elle pas due au programme de travaux publics que nous essayons de mettre en marche pour diminuer le chômage.

M. HEES: Non. Ces travaux sont nécessaires parce que, prochainement, nous utiliserons au Canada des avions beaucoup plus gros qui auront besoin de pistes plus longues. Les avions seront beaucoup plus lourds et auront besoin de pistes plus longues, et tout ce programme est nécessaire. On en a accéléré l'exécution d'une partie l'an dernier.

M. WRATTEN: C'est ce que je veux dire. C'est une partie de ce programme de travaux.

M. HEES: Tous les travaux mentionnés ici auraient été nécessaires de toute façon éventuellement. On accélère simplement l'exécution du programme pour diminuer le chômage.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Puis-je m'informer de l'aéroport d'Edmonton? Est-ce que les travaux de construction avancent au rythme prévu?

M. HEES: Oui, monsieur.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): A-t-on fait des représentations particulières au ministère au sujet du transport du gravier par camion?

M. H.J. CONNOLLY (*directeur des Services de la construction au ministère des Transports*): Nous avons reçu un bon nombre de lettres. L'entrepreneur chargé d'environ 77 p. 100 du travail achetait le gravier à un dépôt local. Le gravier était livré à pied d'oeuvre à tant la tonne.

Notre contrat ne prévoit pas la location de camions, mais le propriétaire des camions dépend de nous en ce qui concerne les salaires qu'il paie. On nous a dit que ses salaires étaient trop bas. Nous avons donc envoyé notre inspecteur du ministère du Travail s'enquérir des faits et il a constaté que, dans certains cas, les salaires payés étaient légèrement supérieurs au taux minimum.

Je crois que c'était une question à régler entre le syndicat ouvrier et le fournisseur du gravier et que l'entrepreneur était hors de cause.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Pourrait-on nous dire pourquoi l'entrepreneur à cet aéroport est un entrepreneur étranger, un entrepreneur américain? Je crois comprendre qu'il s'est formée une compagnie canadienne, qui est une filiale d'une compagnie américaine, et que l'entrepreneur est américain.

M. CONNOLLY: C'est une entreprise conjointe de la *Terminal Construction Company* de Montréal et de la *Tallman Construction Company* de Winnipeg. La première détenait la minorité des actions et la seconde avait un intérêt de 52 p. 100 et sont des compagnies entièrement canadiennes.

La *Terminal Construction Company* de Montréal a récemment été vendue au groupe Kaiser aux Etats-Unis, et celui-ci a formé une compagnie canadienne portant le nom de *Terminal-Kaiser*.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Est-ce que ce fut avant ou après la demande de soumissions?

M. CONNOLLY: J'ignore si les soumissions ont été reçues avant ou après.

Malgré la participation de l'ancienne compagnie, c'est la *Tallman Construction Company* qui exécute le travail.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je crois comprendre que ce fut le dernier contrat adjugé par le gouvernement précédent, n'est-ce pas?

M. BALDWIN: Je l'ignore.

M. HEES: Si la plus basse soumission est faite par un entrepreneur qui est une filiale d'une compagnie américaine, nous n'avons aucune raison pour refuser d'adjuger le contrat à cette compagnie, du moment que c'est une compagnie canadienne. Toute filiale canadienne d'une compagnie américaine est considérée comme compagnie canadienne.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je crois comprendre que c'est une filiale canadienne formée par une compagnie américaine en vue de ce contrat.

M. GARLAND: Je désire remercier le ministre de sa récente lettre exposant la décision prise sur la ligne de conduite qui sera suivie à North Bay. Nos gens

en sont très heureux. Quand les fonctionnaires responsables seront ici je me demande s'ils auront du nouveau à nous dire à ce sujet?

M. CONNOLLY: Nous allons continuer le service cette année. Le bâtiment du terminus pour la nouvelle région civile est peut-être commencé.

M. GARLAND: C'est en marche.

M. CONNOLLY: Sinon, ce sera en marche dans deux ou trois semaines.

Le PRESIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. DRYSDALE: Je me contenterais d'une copie de la décomposition de ce montant de \$62,221,000.

M. BALDWIN: Un exposé serait très long car il y en a 60 pages. Si cela peut vous aider je pourrais vous donner la décomposition initiale par ce que nous appelons districts, qui correspondent aux provinces.

M. HEES: Si M. Drysdale désire examiner une dépense en particulier, il lui sera loisible de le faire. Les fonctionnaires du ministère lui montreront toute dépense qu'il désire voir.

M. DRYSDALE: L'idée est bonne et c'est ce que je vais faire.

M. CREAGHAN: Et la décomposition par région?

M. BALDWIN: Nous avons mis Gander à part parce que c'est un programme spécial. En gros, il y a 3 millions pour cette année.

Le district de Moncton, qui comprend Halifax, le Nouveau-Brunswick, l'Ile du Prince-Edouard et Terre-Neuve, environ 8 millions.

Le district de Montréal, qui englobe l'ensemble de la région de Québec naturellement, environ 15 millions.

Le district de Toronto, qui embrasse la province d'Ontario, environ 11 millions.

Le district de Winnipeg, qui comprend le Manitoba et l'est de la Saskatchewan, environ \$5,500,000.

Le district d'Edmonton, qui comprend l'Alberta et l'ouest de la Saskatchewan, je crois, et les Territoires du Nord-Ouest, un total d'environ \$12,500,000.

Le district de Vancouver, qui comprend la Colombie-Britannique, environ \$7,300,000.

Puis il y a quelques petits montants supplémentaires pour le bureau central du district de Québec et pour aider à la construction d'un aéroport projeté, et tous ces montants s'élèvent à environ \$1,500,000.

M. MCBAIN: Quel montant a été mis de côté pour l'aéroport de London?

M. BALDWIN: La dépense projetée à London concerne surtout l'installation d'une génératrice de secours.

M. MCBAIN: Combien de milliers de dollars?

M. BALDWIN: Environ \$25,000, me dit-on.

M. ALLMARK: Y a-t-il un montant prévu pour l'aéroport de Kingston?

M. HEES: Il y a plus de \$100,000 pour l'agrandissement du bâtiment de terminus.

M. ALLMARK: Est-ce pour l'acquisition du terrain?

M. BALDWIN: La décision d'acquérir un terrain de plus a été prise après la préparation de ces prévisions, et c'est encore à l'état de projet. Il n'y a aucun montant de prévu pour cela, mais nous espérons faire un achat de terrain.

M. BRASSARD (*Chicoutimi*): Avez-vous des montants pour les aéroports du Saguenay et de Bagotville?

M. BALDWIN: Cette année, nous allons déplacer le petit bâtiment de terminus. Pour l'avenir, il y a le projet d'agrandir les installations du service commercial, mais nous ne nous attendons pas d'en faire beaucoup pour commencer cette année.

Le crédit est approuvé.

Le crédit supplémentaire 647 est approuvé.

Le PRESIDENT: Je vous remercie. Il y en a un certain nombre parmi nous qui doivent se rendre ailleurs. Nous nous réunirons donc mardi prochain, à 10 heures du matin, dans la même salle.

EXPLICATION DU CREDIT 452

Ce crédit pourvoit à toutes les dépenses qu'entraînera la construction des nouvelles installations de radio nécessaires pour les voies aériennes, les aéroports et la navigation maritime. Il pourvoit aussi à la reconstruction ou à l'amélioration de matériel fixe comme des postes de radiophares d'alignement, des moyens de communication, des postes côtiers, des installations de radio pour les atterrissages aux instruments, des radiophares et autres aides à la navigation aérienne et maritime.

Il est aussi pourvu à l'acquisition de meubles pour de nouvelles habitations ainsi qu'à l'acquisition d'équipement et d'outils destinés au fonctionnement normal des aides radio à la navigation.

Le montant récupérable de \$123,075 représente le coût à la charge du ministère de la Défense nationale, de l'espace occupé par son émetteur dans les stations émettrices ainsi que de la construction d'une habitation dont les services d'information sur les mouvements aériens ont besoin à Kenora—\$676,000.

Radiophares omnidirectionnels visuels à très haute fréquence (VOR)

Le programme de radiophares omnidirectionnels visuels à très haute fréquence (VOR) prévoit que l'on commencera d'installer de ces appareils à huit endroits à l'est de la présente voie aérienne qui se trouve entre Montréal et Windsor et le coût estimatif pour 1958-1959 est de \$195,000. Il faut \$75,000 pour achever l'installation de radiophares omnidirectionnels (VOR) à Lakehead sur la voie aérienne Toronto-Winnipeg. L'achèvement du radiophare omnidirectionnel (VOR) de Winnipeg-Lethbridge et les premières installations de radiophares omnidirectionnels (VOR) sur la route aérienne Winnipeg-Edmonton exigeront \$200,000. Les premières installations de radiophares omnidirectionnels (VOR) sur la route aérienne Lethbridge-Vancouver exigeront \$70,000. Il faudra aussi \$5,000 pour un appareil radiophare omnidirectionnel (VOR) à North Bay, en

Ontario, et \$131,000 pour le matériel qui servira à chaque poste de radiophare omnidirectionnel (VOR)—\$256,000.

Dispositifs d'atterrissage aux instruments

Les installations requises pour les atterrissages aux instruments seront placées à Sept-Iles (P.Q.), à Whitehorse, Yukon, à Port Hardy (C.-B.) et à Prince George (C.-B.) et le premier stade de ces travaux coûtera \$75,000. Des déplacements imposés par des changements de pistes et du matériel additionnel aux installations actuelles d'atterrissage aux instruments exigeront \$81,000, tandis qu'il faudra \$100,000 (sur un total estimatif de \$1,820,000) pour les premières livraisons d'appareils destinés aux nouvelles installations d'atterrissage aux instruments ou au remplacement d'appareils désuets—\$4,976,500.

Radar

Le programme d'installation d'appareils de radar de surveillance à l'égard des aéroports et des voies aériennes exigera \$672,500 pour des installations à Halifax (N.-E.), Moncton (N.-B.), Québec (P.Q.), Ottawa (Ont.), North Bay (Ont.), Lakehead (Ont.), Kenora Ont.), Regina (Sask.) et Calgary (Alberta). Il faudra \$4,045,000 pour des appareils desinés à toutes les stations. Une somme de \$125,000 est prévue pour deux appareils de conversion du faisceau explorateur radar et une autre de \$100,000 pour des études sur les Systèmes d'affichage et de calcul du Contrôle de la circulation aérienne. Le remplacement du matériel de radar et de communication au pont de First Narrows à Vancouver exigera \$30,000 et il faut \$4,000 pour du matériel d'amplification vidéo à Gander (Terre-Neuve)—\$831,000.

Aides à basse et à haute fréquences

Les nouveaux radiophares non directionnels prévus pour la navigation aérienne, les abords des aéroports et le Contrôle de la circulation aérienne nécessiteront \$400,000. De nouveaux phares maritimes et l'amélioration des phares maritimes existants exigeront \$126,000. Le matériel de radio destiné à ces phares exigera \$305,000.—\$3,266,200.

Communications

Des améliorations aux postes servant aux transmissions aéronautiques et météorologiques exigeront \$1,389,400; l'établissement de nouveaux postes ainsi que l'amélioration des postes actuels assurant la liaison entre les navires et les côtes exigeront \$694,000. L'achat d'appareils de radio et de mâts coûtera \$1,182,800 —\$938,000.

Habitations

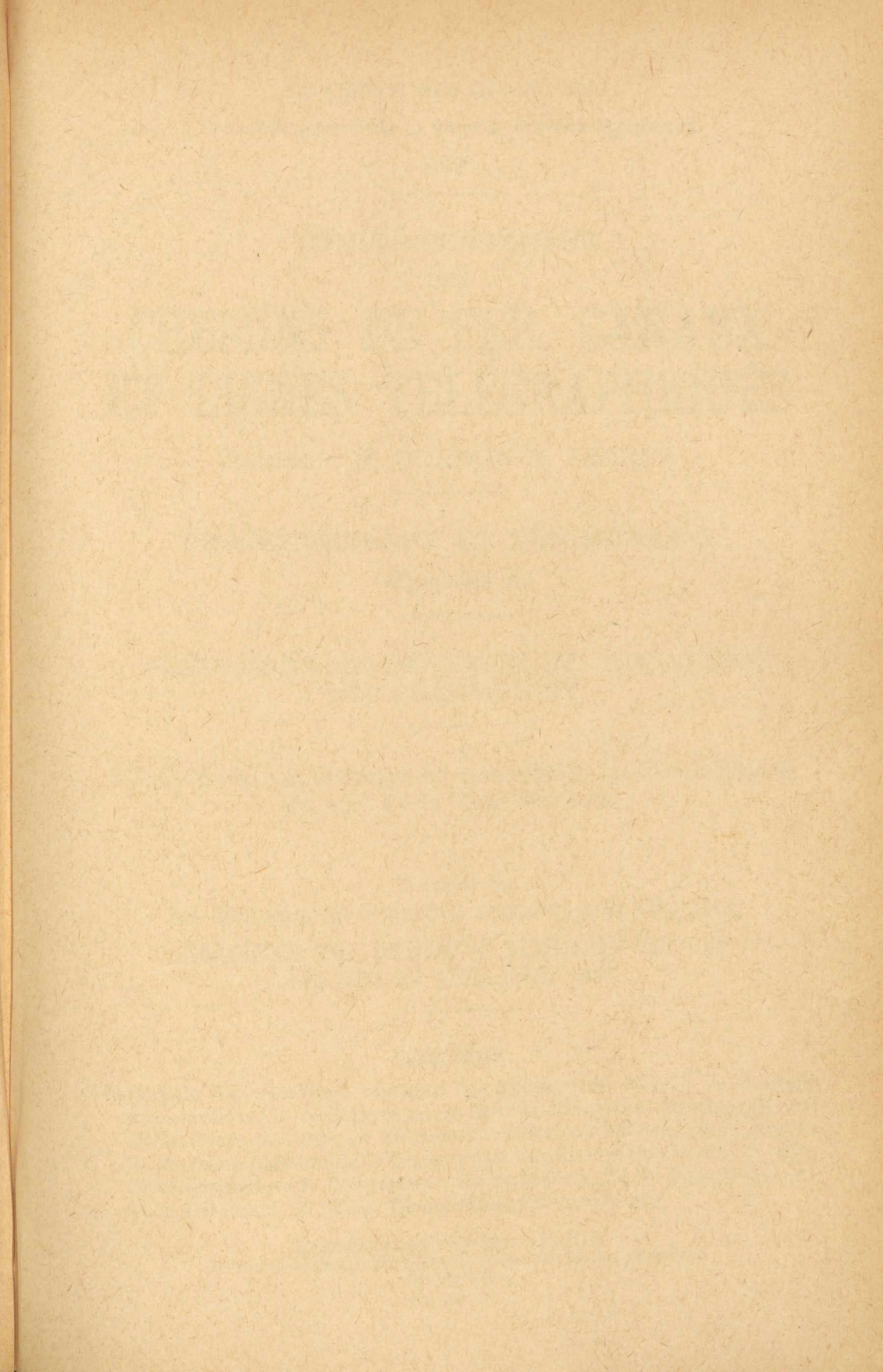
L'affectation pour habitations englobe les dépenses de cette catégorie aux endroits où des habitations font partie du projet. Sur ce total, il faut \$653,000 pour des habitations et \$285,000 pour un appareil radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence ainsi que pour un radiophare non directionnel à Beechy, en Saskatchewan, un dispositif d'atterrissage aux instruments à Terrace, en Colombie-Britannique, des radiophares non directionnels au Lac la Biche, en Alberta, à Norman Wells, Wrigley Fort Simpson, dans les Territoires du Nord-Ouest et le transport de l'appareil radiophare d'alignement de Dog Creek à Williams Lake, en Colombie-Britannique.—\$1,166,500.

Divers

Ce montant comprend \$116,500 pour construction et amélioration aux emplacements ainsi que pour la construction de garages et d'entrepôts. Il comprend \$105,000 pour commencer les installations de radio à l'aéroport international d'Halifax et à l'aéroport de Prince Rupert. Il y a aussi un montant de \$20,000 pour du travail expérimental au quartier général d'Ottawa, et un autre de \$925,000 pour des usines génératrices destinées à fournir de l'énergie électrique aux postes de radar, de radioalignement (VOR), d'atterrissage aux instruments et de communication.—\$652,650.

Construction ou acquisition de matériel

Ce montant comprend \$325,000 pour des installations de radio dans les avions et les véhicules des aéroports, du ministère des Transports, \$75,000 pour des outils et des appareils de vérification, \$120,000 pour des ameublements destinés aux habitations du personnel des télécommunications et \$132,650 pour des véhicules à moteur, pour l'entretien des stations et pour le transport aux bureaux régionaux.



CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-quatrième législature

1958

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX
ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. GORDON K. FRASER

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 5

PRÉVISIONS DE DÉPENSES DU MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

Bill C-26—Loi constituant en corporation les Commissaires
du port de la Tête des Lacs

Y compris

les deuxième et troisième rapports à la Chambre

SÉANCES DU JEUDI 17 JUILLET ET DU
MARDI 22 JUILLET 1958

TÉMOINS:

L'honorable Georges Hees, ministre des Transports; MM. J. R. Baldwin, sous-ministre; le vice-maréchal de l'air de Niverville, directeur-général des Services de l'Air; N. Wilson, directeur des Services de la Marine; G. Morisset, membre de la Commission des transports aériens; R. Kerr, avocat-conseil de la Commission des transports; G.-E. Dumontier, chef de la Direction du génie, Commission des transports.

COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. Gordon K. Fraser,
et MM.

Allmark	Garland	McPhillips
Asselin	Grills	Michaud
Badanai	*Gundlock	Monteith (<i>Verdun</i>)
Baldwin	Hales	Nielsen
Baskin	Hardie	Nixon
Batten	Horner (<i>Acadia</i>)	Pascoe
Bigg	Horner (<i>Jasper-Edson</i>)	Payne
Bourbonnais	Howard	Phillips
Brassard (<i>Chicoutimi</i>)	Howe	Racine
Brassard (<i>Lapointe</i>)	Johnson	Rouleau
Bruchési	Keays	Rynard
Campbell (<i>Stormont</i>)	Kennedy	Smallwood
Chevrier	LaRue	Smith (<i>Calgary-Sud</i>)
Chown	MacEwan	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)
Creaghan	MacInnis	Tassé
Crouse	Martini	Taylor
Drysdale	McBain	Thompson
Dupuis	McDonald (<i>Hamilton-</i>	Tucker
English	<i>Sud</i>)	Webster
Fisher	McMillan	Wratten—60

*Remplacé le 4 juillet 1958 par M. Brunsdén.

Secrétaire du Comité:
J. E. O'Connor.

ORDRES DE RENVOI

VENDREDI 4 juillet 1958.

Il est ordonné—Que le nom de M. Brunsten soit substitué à celui de M. Gundlock sur la liste des membres du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

MERCREDI 9 juillet 1958.

Il est ordonné—Que le Bill C-26, Loi constituant en corporation les Commissaires du port de la Tête des Lacs, soit renvoyé au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

RAPPORTS À LA CHAMBRE

JEUDI 17 juillet 1958.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

Le Comité a étudié le bill suivant et est convenu d'en faire rapport sans modification:

Bill n° C-26, Loi constituant en corporation les Commissaires du port de la Tête des Lacs.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages du Comité relativement audit bill est annexé aux présentes.

Le président,
G. K. FRASER.

MARDI 22 juillet 1958.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Le mercredi 18 juin, la Chambre a déferé au Comité pour qu'il les examine les crédits numéros 414 à 430, 433 à 441, 444 à 472, 512 à 516, tous inclusivement, du budget principal des dépenses pour 1958-1959, ainsi que les crédits numéros 628 à 634, 636 à 651, inclusivement, 661 et 662 du budget supplémentaire pour 1958-1959.

Au cours des 7 séances qu'il a tenues, le Comité a entendu et interrogé l'honorable George Hees, ministre des Transports, ainsi que les fonctionnaires du ministère des Transports et les employés suivants des organismes connexes:

- M. J. R. Baldwin, sous-ministre;
- M. R. J. Burnside, directeur, Service des canaux;
- M. N. Wilson, directeur, Services de la Marine;
- M. A. Watson, directeur, Construction de navires et approvisionnements;
- M. A. Cumyn, directeur, Section des règlements de la marine;
- Le capitaine F. S. Slocombe, chef, Division nautique;
- Le vice-maréchal de l'air A. de Niverville, directeur-général des Services de l'air;
- M. F. G. Nixon, directeur, Division des télécommunications;
- M. J. R. H. Noble, Division de la météorologie;
- M. H. J. Connolly, directeur, Division de la construction;
- M. L.-C. Audette, président de la Commission maritime canadienne;
- M. M. Archer, président de la Commission des ports nationaux;
- M. G. Morisset, membre de la Commission des transports aériens;
- M. R. Kerr, Avocat-conseil de la Commission des transports du Canada;

M. J.-E. Dumontier, directeur de la Division du génie, Commission des transports du Canada;

Le Comité, après avoir examiné et approuvé les crédits énumérés ci-dessus, en recommande l'adoption à la Chambre.

Au cours de ses délibérations, le Comité a pu se renseigner sur les responsabilités accrues que doit assumer le ministère depuis quelques années, du fait de l'expansion très rapide des moyens de transport et de communication au Canada, tant en ce qui concerne le transport entre régions déjà peuplées au pays qu'en ce qui regarde la mise en valeur du Nord canadien et de nos régions de l'Arctique. Des documents ont été soumis au Comité relativement à la forte augmentation du nombre des aéroports projetés qui sont nécessaires pour répondre aux besoins de l'aviation canadienne dans nos centres importants et dans l'extrême Nord, de même que des renseignements touchant les besoins fortement accrues en ce qui a trait au brisement des glaces, aux dispositifs d'aide à la navigation et aux patrouilles maritimes dans le Nord et à l'accroissement important dans le domaine connexe, c'est-à-dire le programme de construction de navires pour le compte du ministère. On a appuyé particulièrement sur le besoin qui a fortement augmenté relativement aux dispositifs électroniques d'aide à la navigation maritime et aérienne.

On a noté avec satisfaction qu'une collaboration étroite se maintient entre le ministère, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et la Commission hydro-électrique de l'Ontario pour le parachèvement de l'entreprise de la voie maritime et de l'aménagement hydro-électrique du Saint-Laurent. L'importance de la voie maritime et de ses avantages pour les ports intérieurs du Canada a été reconnue par le Comité, et ses membres ont appuyé une recommandation portant que les municipalités qui comptent tirer les plus grands avantages de l'entreprise devraient faire le levé de leurs installations portuaires et tâcher de déterminer les installations additionnelles qui y sont nécessaires. Le Comité recommande que le ministère songe à entreprendre une enquête d'ordre économique en vue d'étudier les conséquences de l'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent sur toutes les régions du Canada.

Le Comité a été fort aise d'apprendre que l'on se propose de modifier la loi sur la marine marchande du Canada en ce qui concerne le pilotage sur les Grands lacs.

Le Comité désire féliciter le ministre et les hauts fonctionnaires du ministère pour avoir réussi à conclure des ententes avec les villes de Thorold, de Merritton et de St. Catharines, en Ontario, relativement à la transformation des écluses et des canaux du deuxième canal de Welland. La transformation, en un ouvrage servant au drainage de cette région, de ce canal désaffecté, qui depuis des années constituait un danger pour les habitants de la région, est une réalisation digne d'éloge. On s'attend que les travaux relatifs à ce projet commencent cet été.

Le Comité est heureux du travail accompli par le ministère, de concert avec la Fédération canadienne de canotage en vérifiant et en fixant la puissance et la capacité de chargement des petites embarcations et en demandant aux fabricants canadiens de canots d'utiliser de plus en plus des "plaques indiquant la capacité de chargement". On estime que ce programme, de même que les nombreux articles améliorés d'appareil de sécurité dont on dispose maintenant, contribuera encore davantage à la sécurité du canotage en général.

On a présenté au Comité l'important programme d'aménagement concernant l'entretien, l'amélioration et l'agrandissement des pistes, des pistes de roulement et des aires d'évolution aux aéroports afin de faire face à l'accroissement du transport aérien et d'accommoder les avions plus gros et plus perfectionnés. On a exposé les grandes lignes des entreprises de construction de terminus

aériens du ministère; le Comité a constaté que plus de 17 aéroports ont bénéficié au cours de l'an dernier, ou bénéficieront dans un avenir prochain, de l'aménagement de nouveaux édifices terminus.

Le Comité a appris avec plaisir que des dispositions ont été prises afin que le ministère des Transports se charge de l'exploitation directe et de l'entretien du réseau des transmissions des territoires du Nord-Ouest et du Yukon qui relevaient auparavant du ministère de la Défense nationale. Cela permettra d'intégrer le réseau jusqu'à un certain point dans les services déjà exploités dans la région par le ministère et d'effectuer une épargne de 10 p. 100 ou plus des frais annuels d'exploitation. On se propose de maintenir la haute qualité des services publics rendus par le passé par le Corps royal canadien des transmissions.

Conformément au programme du gouvernement visant à accélérer la mise en valeur des régions septentrionales et arctiques du Canada, on se propose d'effectuer, d'ici l'an prochain, certaines améliorations, de moderniser l'outillage et de multiplier les installations.

Le Comité désire exprimer sa gratitude aux fonctionnaires du ministère des Transports, de la Commission maritime canadienne, du Conseil des ports nationaux, de la Commission des transports aériens et de la Commission des transports du Canada qui ont comparu devant lui et l'ont aidé dans ses travaux.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages est joint au présent rapport.

Le président,
GORDON K. FRASER.

PROCÈS-VERBAUX

JEUDI 17 juillet 1958.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 10 h. 5 du matin, sous la présidence de M. Fraser.

Présents: MM. Asselin, Badanai, Baldwin, Brassard (*Chicoutimi*), Campbell (*Stormont*), Chevrier, Chown, Creaghan, Crouse, Drysdale, English, Fisher, Fraser, Garland, Hales, Horner (*Jasper-Edson*), Horner (*Acadia*), Howard, Kennedy, Martini, McDonald, McMillan, McPhillips, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Rynard, Smith (*Simcoe-Nord*), Smith (*Calgary-Sud*), Thompson, Tucker et Wratten—(31).

Aussi présents: L'honorable George Hees, ministre des Transports, MM. J. L. Baldwin, sous-ministre, J. E. Devine, adjoint exécutif au sous-ministre, le vice-maréchal de l'air de Niverville, directeur général des Services de l'Air, H. J. Connolly, chef de la Direction de la Construction, L. G. Fitton, administrateur des voies aériennes, N. Wilson, directeur des Services de la Marine, H. R. Press, Division des aéroports, G. Morisset, membre de la Commission des Transports aériens, R. Kerr, avocat-conseil de la Commission des Transports, J.-E. Dumontier, chef de la Direction du génie à la Commission des Transports.

Le président, après avoir constaté qu'il y a quorum, met en délibération le crédit 463—Services de l'Air—Subventions à des organisations pour le développement de l'aviation civile.

Après l'interrogatoire de MM. Hees et Baldwin et du vice-maréchal de l'air de Niverville, le crédit est approuvé.

Le crédit 464—Contributions à des municipalités ou corps publics pour la construction ou l'amélioration d'aéroports sur des terrains acquis par ces organismes—est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 465—Contributions à l'aménagement d'aéroports et à d'autres travaux relatifs aux aéroports—est mis en délibération et approuvé.

Le crédit supplémentaire 648—Contributions à l'aménagement d'aéroports et à d'autres travaux relatifs aux aéroports—est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 466—Contributions à d'autres gouvernements ou à des organismes internationaux—est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 514—Acquisition des terrains nécessaires à la possession de bien-fonds dans le voisinage des principaux aéroports terminus—est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 515—Prêt à la Société canadienne des télécommunications transmarines—est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 512—Prêts à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent—est mis de nouveau en délibération d'un commun accord, étudié et terminé.

Le crédit 467—Commission des transports aériens—Traitements et autres dépenses—est mis en délibération et approuvé après l'interrogatoire de M. Morisset.

Le crédit 468—Commission des transports du Canada—administration, fonctionnement et entretien—est mis en délibération et approuvé après l'interrogatoire de MM. Kerr et Dumontier.

Le crédit supplémentaire 649—Commission des transports du Canada—administration, fonctionnement et entretien—est mis en délibération et approuvé.

Le crédit 469—Montant à créditer à la Caisse des passages à niveau—est mis en délibération et approuvé.

Le président lit le titre du bill C-26, Loi constituant en corporation les Commissaires du port de la Tête des Lacs, et met en délibération l'article 1^{er} du bill.

On présente M. Wilson au Comité, et, après son interrogatoire, on approuve les articles 1 à 25.

On approuve le préambule, le titre et le bill, et on ordonne au président de faire rapport du bill à la Chambre sans modification.

A 11 h. 40 du matin, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

MARDI, 22 juillet 1958.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à huis clos à 10 h. 5 du matin, sous la présidence de M. G. K. Fraser.

Présents: MM. Allmark, Asselin, Badanai, Baldwin, Baskin, Bigg, Brunsden, Campbell (*Stormont*), Chevrier, Drysdale, Fisher, Fraser, Grills, Hales, Horner (*Jasper-Edson*), Howard, Keays, Kennedy, Martini, Pascoe, Payne, Smallwood, Smith (*Simcoe-Nord*), Smith (*Calgary-Sud*), Tassé, Thompson, Webster, Wratten—28.

Un projet de "Rapport à la Chambre" renfermant les remarques et les recommandations du Comité est lu, et, après discussion et modification, il est approuvé, puis il est ordonné que ledit projet soit présenté à la Chambre comme le "Troisième rapport" du Comité.

Le président remercie les membres du Comité de leur collaboration.

A 11h. 20 du matin, le Comité s'ajourne au jeudi 24 juillet 1958, à 10 heures du matin, alors qu'il étudiera certains bills privés.

Le secrétaire du Comité,
J. E. O'Connor.

TÉMOIGNAGES

JEUDI 17 juillet 1958.

10 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vois que nous sommes en nombre. Ce matin, nous en sommes à l'étude des prévisions de dépenses du ministère des Transports. Il ne nous reste que quelques crédits à étudier, et dès que nous aurons terminé cette étude, nous passerons au Bill C-26, Loi constituant en corporation les Commissaires du port de la Tête des Lacs.

Nous sommes rendus à la page 82 du budget principal.

Crédit 463. Subventions à des organisations pour le développement de l'aviation civile, selon le détail des affectations..... \$61,348,000

Avez-vous des questions à poser sur ce crédit?

M. CHEVRIER: Pourrions-nous savoir si le programme de formation de pilotes, instructeurs et ainsi de suite est encore en marche et comment vont les choses?

L'hon. GEORGE HEES (*Ministre des transports*): Le programme n'a pas subi de modifications, si ce n'est que le nombre de personnes en formation augmente quelque peu d'une année à l'autre.

M. CHEVRIER: Cette subvention sert-elle à la formation des pilotes?

M. HEES: Oui.

M. CHEVRIER: Combien y avait-il de pilotes, l'an dernier?

M. HEES: Environ 1,800, et nous comptons qu'il y en aura 2,000 cette année. Il y en a eu 1,800 l'année dernière.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je me demande si le ministère a songé à organiser quelque chose d'équivalent au programme d'aviation civile qui existe aux États-Unis? Deux de nos villes ont pris de l'avance en mettant sur pied l'aviation civile sur une base qui s'est révélée très utile en cas de catastrophe. Cette organisation n'émerge pas à un crédit de la Défense nationale. Tous les éléments qui ne font pas partie des *Royal Flying Clubs* pourraient prêter main-forte, de façon générale, à un organisme de contrôle de l'aviation civile qui relèverait, si possible, du ministère des Transports. Il n'a pas besoin de subvention mais plutôt d'aide en matière d'organisation.

M. HEES: Nous avons eu des entretiens avec le ministère de la Défense nationale à ce sujet. C'est de ce ministère que relève principalement un organisme de ce genre; le ministère s'en occupe activement et y travaille.

Le crédit est approuvé.

Crédit 464. Contributions à des municipalités ou corps publics pour la construction ou l'amélioration d'aéroports sur des terrains acquis par ces organismes, y compris les contributions accordées aux autorités compétentes à l'égard des aéroports de Lourdes-du-Blanc-Sablon et de Harrington Harbour (P.Q.)..... \$125,916

M. CHEVRIER: Puis-je demander si le montant mentionné dans les détails relatifs aux municipalités comprend toutes les contributions? Y a-t-il des contributions aux municipalités qui sont plus élevées que celles qui se trouvent dans le détail des affectations à la page 588?

M. HEES: Le crédit suivant comprend toutes les contributions versées aux municipalités.

M. CHEVRIER: Puis-je demander si on a pensé construire un aéroport à Cornwall?

M. J. R. BALDWIN (*Sous-ministre des Transports*): Si ma mémoire est fidèle, notre offre à la ville est toujours valable, c'est-à-dire que si jamais la ville désire acquérir des terrains et consent à exploiter un champ d'aviation, nous seront prêts à faire une recommandation afin d'obtenir les fonds nécessaires à la construction.

M. CHEVRIER: Le ministre pourrait-il étudier plus particulièrement le cas de Cornwall? A cause de sa position géographique sur la voie maritime du Saint-Laurent, Cornwall est un centre d'énergie hydro-électrique et un centre de navigation, et il est bien possible que, dans ce cas, la ville de Cornwall réponde aux exigences du programme voulant que le ministère défraie toutes les dépenses de l'aménagement d'un aéroport. Je sais qu'il y a d'autres cas, je devrais plutôt dire que je crois qu'il y a d'autres cas où cela s'est fait. Le cas de Cornwall mérite peut-être d'être étudié plus à fond.

M. HEES: Nous serons très heureux de l'étudier.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je me demande si le ministère pourrait dire un mot,—je sais qu'il en a déjà été un peu question au cours de la dernière séance,—de la ligne de conduite à suivre en matière de contributions à l'égard des aéroports municipaux, et j'aimerais savoir si le gouvernement contribue directement aux projets de constructions qui relèvent entièrement du ministère des Transports. Notre province compte deux municipalités exploitant des aéroports dont les installations sont très satisfaisantes. Le gouvernement serait-il sage de contribuer à l'exploitation même des aéroports plutôt que de s'en tenir au seul aménagement? Je parle de régions plus étendues puisqu'il va de soi qu'un petit aéroport serait moins achalandé et ne serait pas aussi utile qu'un grand aéroport.

D'après ce qui s'est passé à Calgary, je ne crois pas qu'il soit avantageux pour le gouvernement de contribuer davantage à l'exploitation d'aéroports aménagés par les municipalités et leur appartenant.

M. HEES: Nous sommes très heureux de passer des ententes avec les municipalités qui consentent à exploiter des aéroports.

Je devrais peut-être donner plus de renseignements. L'entente actuelle d'après laquelle la plus grande partie des aéroports sont exploités par le gouvernement fédéral, surtout dans la catégorie des aéroports de deuxième classe, est le résultat de l'expansion et de l'augmentation qui ont eu lieu au cours des années et des années de guerre. Au fond, cependant, la ligne de conduite actuelle c'est que le gouvernement fédéral favorise l'exploitation des aéroports par les municipalités et que, pour les aéroports principaux qui possèdent des services réguliers, le gouvernement fédéral peut verser, si la chose est nécessaire, des contributions aux exploitants desdits aéroports pour solder les déficits d'exploitation. Si la municipalité n'est pas prête à exploiter l'aéroport et si ce dernier est un aéroport important et nécessaire à nos engagements internationaux, le gouvernement fédéral, dans ce cas, s'en chargerait.

Dans d'autres cas, surtout lorsqu'il s'agit d'aménager de nouveaux aéroports, le gouvernement fédéral exige normalement que la municipalité y participe, en donnant l'assurance qu'elle fournira au moins le terrain de l'aéroport et qu'elle consentira à l'exploiter quand il aura été construit par le gouvernement fédéral.

En ce qui a trait aux aéroports locaux, il est possible qu'on exige une participation équivalente en dollars. L'octroi de contributions d'exploitation dont le but est de solder les déficits municipaux ne se fait qu'après enquêtes spéciales, tant du point de vue technique que du point de vue économique, dans chaque cas, et c'est le Conseil du Trésor qui décide en dernier ressort, une fois que nos observations lui ont été communiquées.

M. CHOWN: Il y a environ trois ans, l'aéroport St. James de Winnipeg a fait une demande au ministère des Transports pour que lui soient remises l'exploitation et l'administration de l'aéroport Stevenson, à Winnipeg. Où cette demande en est-elle rendue, à l'heure actuelle?

M. BALDWIN: L'aéroport de Winnipeg, situé au terrain Stevenson, entre dans une catégorie un peu spéciale en ce sens qu'il constitue une grande base militaire de même qu'un port international de relai: il entre donc dans la catégorie des aéroports importants, du genre de ceux qui relèvent normalement du gouvernement fédéral.

Je ne me rappelle aucune requête spécifique à ce sujet qui aurait été faite par les autorités de la ville de Winnipeg et de St. James, de façon conjointe, bien qu'il y ait eu un certain nombre de discussions au cours desquelles nous avons traité avec eux de la possibilité d'exploiter ce terrain. Je n'ai pas présents à l'esprit les résultats de nos discussions, mais je suis porté à croire qu'elles n'ont produit aucun fruit.

M. CHOWN: Puis-je demander, étant donné que je faisais partie de cette commission, qu'on nous fasse un rapport là-dessus? Puis-je demander cela à titre personnel?

M. Hees: Je serais très heureux que vous veniez au ministère et que vous en discutiez avec nos fonctionnaires.

M. CHEVRIER: Quel est le statut de l'aéroport de Vancouver? Cet aéroport est-il encore la propriété de la ville?

M. HEES: Oui, et quant à nous, nous en sommes très contents. Je ne devrais pas dire qu'il est la propriété de la ville mais plutôt que c'est la ville qui l'exploite et qu'elle fait très bien les choses.

M. CHEVRIER: Combien d'aéroports sont la propriété de municipalités et sont exploités par elles?

M. BALDWIN: Parmi les plus importants, il y a les aéroports de Vancouver, Calgary, Edmonton, Frédéricton et Saint-Jean. Je pense qu'il y en a une demi-douzaine d'autres dans une seconde catégorie, comme, par exemple, les aéroports de Timmins, Sudbury et ainsi de suite.

M. CHEVRIER: Quel est le statut de tous ces petits aéroports ou pistes d'atterrissage qui étaient censés être aménagés à la Rivière-au-Tonnerre, Natashquan et ainsi de suite? Ont-ils été construits?

Le vice-maréchal de l'air A. de NIVERVILLE (*directeur général des Services de l'Air, ministère des Transports*): Oui. L'aéroport de Natashquan est terminé. Celui de la Rivière-au-Tonnerre entre dans la catégorie des pistes du Nord; ce n'est pas un aéroport de première classe. Il reste encore un peu de travail à faire à Natashquan. Les gens de l'endroit ont fait remarquer au ministère qu'il nous faudrait peut-être utiliser du matériel agglutinant pour empêcher le vent de soulever le sable.

M. CHEVRIER: Y a-t-il une piste à la Rivière-au-Tonnerre?

M. de NIVERVILLE: Oui.

M. CHEVRIER: Avez-vous l'intention d'aménager d'autres pistes sur la rive Nord en direction de Baie Comeau, soit entre Sept-Îles et Baie Comeau?

M. de NIVERVILLE: Elles ont été construites par des compagnies privées à des endroits tels que Shelter Bay et autres. Ces aéroports étaient utilisés, de façon illégale, par la compagnie *Québec Air*. Ils existent encore et de petits avions peuvent s'en servir.

M. CHEVRIER: Quel est le statut de la piste située entre Tadoussac et La Malbaie?

M. de NIVERVILLE: Il faudra y faire encore quelques travaux avant qu'on puisse l'utiliser avec satisfaction.

M. CHEVRIER: Y a-t-on dépensé de l'argent?

M. de NIVERVILLE: Oui, un certain montant.

M. RYNARD: En ce qui concerne les aéroports qui sont la propriété de municipalités, j'aimerais savoir si le ministère des Transports établit certaines conditions d'un bout à l'autre du Canada, s'il existe un contrôle ou encore si on accorde des permis pour ces aéroports appartenant aux municipalités?

M. HEES: Oui, on accorde des permis s'ils sont exploités pour l'usage du public.

M. RYNARD: Autrement dit, ils doivent satisfaire aux normes et aux exigences du ministère?

M. HEES: Oui.

M. CHOWN: J'allais demander au ministre quelle est la ligne de conduite suivie relativement aux clubs privés de vol qui se servent actuellement de terrains tels que l'aéroport Stevenson qui est utilisé à la fois par l'aviation civile et par l'aviation militaire et où il faudrait construire des pistes séparées pour les petits avions comme mesure de sécurité.

M. HEES: Lorsque nous avons des aéroports considérables comme celui-là, nous avons l'intention d'aménager des aéroports "satellites", dans les environs, qui permettraient de libérer les aéroports plus achalandés, surtout les aéroports utilisés par plusieurs avions commerciaux et avions militaires en même temps.

M. CHOWN: Un terrain satellite de ce genre-là serait-il nécessaire à l'aéroport Stevenson?

M. HEES: Nous cherchons un emplacement, à l'heure actuelle. On me dit que nous en avons trouvé un qui nous conviendrait mais que quelques résidents de l'endroit s'y opposent. Il faudra régler ce problème que vous pourriez peut-être étudier lors de votre visite au ministère, car cela peut nous rendre service.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): J'aimerais ajouter que, dans presque tous les cas, sauf peut-être dans le cas de Winnipeg, nous avions mis de côté tous les endroits utilisés par l'Aviation royale du Canada que le ministère de la Défense nationale n'avait pas indiqués comme devant être utilisés à l'avenir. Il me semble qu'avec un peu de collaboration, plusieurs de ces clubs privés de vol pourraient se servir de ces terrains.

M. GARLAND: A quelle distance ces "satellites" doivent-ils être de l'aéroport principal?

M. HEES: C'est une question d'utilité pour les collectivités desservies, ce n'est pas une question de distance. Il s'agit de savoir à quelle distance est située la collectivité desservie et si les résidents de la principale collectivité pourront en bénéficier.

M. GARLAND: Il n'y a pas de distance fixe?

M. HEES: Non.

Le crédit est approuvé.

Crédit 465. Contributions à l'aménagement d'aéroports et à d'autres travaux relatifs aux aéroports, à frais partagés, selon le détail des affectations..... \$245,000

M. CHEVRIER: Pourrais-je répéter ici ma question au sujet du statut de l'aéroport de La Malbaie?

M. BALDWIN: Oui, monsieur. Cet aéroport, si je me rappelle bien, aurait encore besoin de \$70,000 ou \$75,000 de plus pour qu'il puisse être utilisé par des avions allant jusqu'au DC-3. Ce crédit comporte \$50,000 pour une subvention à frais partagés dans l'espoir que la municipalité pourra trouver le reste des fonds.

M. CHEVRIER: Est-ce la municipalité qui retarde le projet?

M. BALDWIN: Oui, parce qu'elle n'est pas capable de satisfaire aux conditions de notre subvention.

M. CHEVRIER: On n'a pas songé à la possibilité de construire une piste?

M. BALDWIN: Elle est en partie terminée.

M. CHEVRIER: La piste?

M. BALDWIN: Oui.

M. CHEVRIER: Quelles sortes d'avions peuvent y atterrir?

M. BALDWIN: A moins que le temps soit très sec, nous ne recommandons à personne d'y atterrir leurs avions, quels qu'ils soient.

Le crédit est approuvé.

Crédit supplémentaire 648. Contributions, selon le détail des affectations, à l'aménagement d'aéroports et à d'autres travaux relatifs aux aéroports, à frais partagés—Crédit supplémentaire \$123,176

Le PRÉSIDENT: Ce crédit est à peu près le même que le crédit 465.

M. CHEVRIER: Quelle partie de ce crédit sert aux travaux de Gander?

M. BALDWIN: Cela constitue notre contribution finale au coût de la construction des écoles neuves de la ville de Gander.

M. CHEVRIER: Le nouveau terminus de Gander est-il terminé?

M. HEES: Il est terminé depuis déjà quelque temps.

M. CHEVRIER: Est-il utilisé?

M. HEES: On n'utilise pas encore le nouveau terminus.

M. CHEVRIER: Est-il construit sur le même emplacement que l'ancien terminus.

M. HEES: Oui.

Le crédit est approuvé.

Crédit 466. Contributions à d'autres gouvernements ou à des organismes internationaux pour l'exploitation et l'entretien d'aéroports et d'installations de navigation aérienne et de voies aériennes..... \$236,227

M. CHEVRIER: Quel est le statut de Kinross? Je suppose qu'une partie de cette subvention va servir aux réparations, à l'entretien et aux frais d'immobilisation de l'aéroport de Kinross?

M. BALDWIN: Si ma mémoire est fidèle, je crois que la subvention servira d'abord aux installations de Houghton et de Grand Marais. Kinross est un terrain américain qui dessert Sault-Ste-Marie. Les États-Unis y font cet été des constructions d'ordre militaire et cela a entravé considérablement l'usage que peuvent en faire des avions civils.

M. CHEVRIER: Air-Canada utilise-t-elle ces deux aéroports?

M. BALDWIN: Houghton et Grand Marais servent à émettre des signaux par radio. Ils sont utilisés pour la voie aérienne qui va à la tête des Lacs et ils servent surtout aux avions canadiens. Le directeur général dit que, cet été, seuls les avions DC-3 peuvent se servir de l'aéroport de Kinross d'ici à ce que soient terminés les travaux de construction pour fins militaires.

M. CHEVRIER: Nos frais de participation à l'Organisation de l'aviation civile internationale vont-ils en augmentant ou en diminuant?

M. BALDWIN: Ils ne varient pas beaucoup. Ces fonds sont votés par l'entremise du ministère des Affaires extérieures. Ce sont des contributions spéciales à des arrangements comportant des frais partagés à l'égard des installations d'aviation de l'Atlantique Nord dont les frais sont répartis entre les nations qui en font usage.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Puis-je revenir un instant au crédit 459?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Le ministre pourrait-il donner des explications sur le nouvel organisme qui a été mis sur pied par le ministère des Transports et qui est chargé de faire enquête sur les accidents d'aviation? Je crois comprendre que le ministère des Transports comprend maintenant une nouvelle division dont le but est d'enquêter sur les accidents.

M. HEES: Oui. Les enquêtes sur les accidents d'aviation relevaient de la Division du Règlement de l'Air jusqu'en 1958. On est à remédier aux lacunes que comportaient cet arrangement avec la création d'une division distincte dont les membres, on peut s'y attendre, deviendront des spécialistes dans leur domaine grâce aux procédés de sélection, d'entraînement et de spécialisation. Cet organisme comprendra dès le début un chef qui aura cinq enquêteurs à Ottawa et un agent technique qui sera aidé d'un enquêteur et d'un inspecteur d'avions dans chacune des six régions.

L'inspecteur régional, comme la chose se fait présentement, doit pouvoir compter sur le personnel actuel de la Division du Règlement de l'Air et de la Division de la technique aéronautique quand il a besoin d'aide pour certaines questions pratiques et techniques qu'il rencontre dans son travail.

Puisqu'il est impossible de prédire le moment et l'endroit où un accident d'aviation se produira, tous les membres de cet organisme préposé aux enquêtes doivent se tenir prêts à voyager soit à l'intérieur du pays soit à l'extérieur à un moment d'avis, et la nouvelle organisation tiendra compte de cette exigence. On admettra que la Division des enquêtes sur les accidents répond à un besoin réel si l'on songe que plus de cinq cents accidents d'aviation, digne de faire l'objet d'un rapport, sont arrivés durant l'année civile 1957.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Le nouvel organisme fera-t-il enquête sur tous les accidents survenus au Canada, qu'il s'agisse d'avions privés ou d'avions appartenant à des compagnies?

M. HEES: Oui, l'organisme fera enquête sur tous les accidents, y compris les accidents de moindre importance.

Le crédit est approuvé.

Crédit 514. Acquisition des terrains nécessaires à la possession de bien-fonds dans le voisinage des principaux aéroports terminus afin d'empêcher l'érection de bâtiments constituant un danger pour la navigation aérienne, et en vue de l'expansion future des principaux aéroports terminus, qui existent déjà ou qui seront aménagés plus tard, y compris des installations auxiliaires pour parer à l'encombrement de la circulation à ces endroits..... \$4,000,000

M. CHEVRIER: C'est ce crédit-là qui traite du zonage des aéroports que l'on se propose de faire?

M. HEES: Oui.

M. CHEVRIER: C'est précisément cette question-là que M. Smith avait soulevée: les travaux en ce sens avancent-ils? Combien de travaux de zonage fait-on aux principaux aéroports du Canada?

M. BALDWIN: Nous sommes très avancés dans ce domaine.

M. CHEVRIER: Le zonage est-il terminé à l'aéroport de Dorval et à celui de Malton?

M. BALDWIN: Oui; il est possible toutefois, qu'il soit nécessaire de faire certains rajustements dans les règlements actuels au fur et à mesure que l'on aménage de nouvelles pistes d'atterrissage puisque le zonage va de pair avec des modèles particuliers de pistes d'atterrissage.

M. CHEVRIER: Cela s'applique-t-il seulement aux principaux aéroports transcontinentaux?

M. BALDWIN: Jusqu'ici, je pense que nous n'avons terminé le zonage que dans six ou sept aéroports les plus importants et que des travaux de zonage sont en cours dans cinq ou six autres.

M. CHEVRIER: Quelle partie de ce crédit avez-vous dépensée l'an dernier?

M. BALDWIN: Ce crédit particulier joue double rôle. Il concerne surtout l'acquisition des terrains, indépendamment du zonage. Dans un certain nombre d'aéroports, nous avons principalement mis à exécution un programme à long terme d'acquisition de terrains afin d'avoir assez d'espace pour l'expansion future des aéroports. En plus de cela, il y a aussi le zonage qui a trait surtout à des terrains dont nous ne sommes peut-être pas les propriétaires.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Le problème s'est posé à la suite d'une situation angoissante qui existe dans plusieurs villes canadiennes dont les aéroports doivent être aménagés à une distance tellement grande du centre de la ville qu'il devient difficile pour le transport aérien de faire concurrence aux autres moyens de communication. Ainsi, par exemple, la société Air-Canada laisse entendre qu'à cause des exigences en longueur des nouvelles pistes, on peut se demander si les règlements actuels de zonage tiennent compte des nouvelles longueurs de pistes qui seront nécessaires au cours des dix prochaines années, si les règlements actuels peuvent répondre aux besoins présents et si on ne sera pas obligé, dans cinq ans, de déplacer les aéroports pour les aménager à une distance encore plus grande en dehors des villes.

M. BALDWIN: Ce crédit fait partie des prévisions de dépenses depuis trois ans environ. Nous avons fait des achats très considérables de terrains afin de pourvoir à nos besoins futurs de sorte que s'il arrive que nous soyons obligés d'aménager une piste de dix mille pieds nous ayons déjà le terrain en notre possession plutôt que d'avoir à faire face à un problème insoluble.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vos ingénieurs ne peuvent-ils pas vous dire si les avions à turbo-propulsion en sont rendus au point où on pourrait savoir assez bien quelle est la longueur maximum que les pistes devraient avoir?

M. BALDWIN: C'est précisément là l'un des plus difficiles problèmes de l'aviation civile et qui cause des ennuis à l'Organisation de l'aviation civile internationale depuis plusieurs années. C'est un problème, en réalité, qui est du ressort des fabricants d'avions, c'est-à-dire qu'il s'agit de convaincre les fabricants de ne pas construire d'avions qui aient toujours besoin de pistes de plus en plus longues.

Dans la mesure où nous pouvons le prévoir, nous touchons à la fin d'un cycle, au stade où nous en sommes, relativement aux gros avions à réaction.

M. RYNARD: Lorsque nous étudions ce problème, je me demande si nous traitons avec les municipalités puisque cela relève d'elles. M. Smith a dit un mot de la distance qui sépare les aéroports du centre des villes. Je me demande si nous ne devrions pas solliciter la collaboration des villes afin qu'elles nous donnent une voie qui permettrait d'atteindre directement le centre des villes le plus rapidement possible. Cela serait peut-être de nature à servir les meilleurs intérêts des villes elles-mêmes. Je me demande si le ministère des Transports collabore avec les villes où sont situés des aéroports. Il semble que ce soit affaire de gros bon sens d'avoir une voie large et droite pour relier l'aéroport au centre de la ville, ce qui permettrait de résoudre la partie la plus difficile du problème.

M. HEES: Dans chaque cas, nous tâchons de signaler aux municipalités ce besoin très réel afin de les convaincre de la nécessité de construire des voies de ce genre, mais il arrive très souvent que les municipalités se tournent vers nous et nous demandent de construire les voies en question, ce qui n'est pas de notre ressort. Tout ce que nous pouvons faire c'est de signaler ces besoins et espérer, ensuite, que les municipalités avec lesquelles nous traitons puissent prévoir pour de nombreuses années à venir.

M. RYNARD: Vous pourriez peut-être les menacer de ne pas faire de travaux d'amélioration à leurs aéroports si elles ne construisent pas ces voies.

M. CHEVRIER: Est-il possible de savoir quelle partie de ces 5 millions a été dépensée, l'an dernier, en vertu de ce crédit?

M. BALDWIN: Nous avons dépensé plus que 5 millions de dollars l'an dernier. Si je me souviens bien, nous avons dépensé entre 5 et 6 millions de dollars, mais je n'ai pas sous la main les chiffres exacts.

M. GARLAND: Existe-t-il des projets ou des négociations ont-elles été entreprises en vue de l'acquisition de terrains près de l'aéroport de North Bay?

M. HEES: Non, car nous avons tous les terrains dont nous avons besoin.

M. McMILLAN: Quelles mesures prenez-vous pour empêcher la construction de hauts édifices? Vous faut-il verser certains montants pour l'acquisition de terrains aux alentours des aéroports afin d'empêcher que soient érigés de hauts édifices, de hautes tours ou d'autres constructions du même genre?

M. HEES: Dans certains cas, nous achetons les terrains et dans d'autres cas nous comptons sur les règlements de zonage qui interdisent la construction d'édifices dépassant telle hauteur à une certaine distance des aéroports.

M. McMILLAN: Devez-vous payer le propriétaire des terrains?

M. HEES: Oui, dans certains cas.

Le crédit est approuvé.

Crédit 515. Prêt à la Société canadienne des télécommunications transmarines, en conformité de l'article 14 de la Loi sur la Société canadienne des télécommunications transmarines, pour rajouts et améliorations aux installations.... \$2,400,000

M. CHEVRIER: Il s'agit de dépenses en immobilisation. A quoi servent-elles?

M. BALDWIN: Il s'agit principalement du câble téléphonique reliant le Canada au Royaume-Uni.

Le crédit est approuvé.

M. CHEVRIER: Le crédit 512 a-t-il été approuvé?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. HEES: Nous n'avons aucune objection à revenir sur ce crédit s'il y a des questions que vous aimeriez poser.

M. CHEVRIER: J'étais absent à ce moment-là.

M. HEES: C'est très bien. Ce Comité a pour but de renseigner. Comme le signale le sous-ministre, il est possible que nous ne puissions pas répondre à toutes les questions relatives à la voie maritime du Saint-Laurent car le président de cet organisme est absent; nous ferons quand même de notre mieux.

M. CHEVRIER: Ce montant-là est-il le dernier montant qui sera nécessaire à la construction de l'installation?

M. HEES: Oui, que je sache. Je suis porté à croire qu'il y aura quelques crédits pour mettre une dernière main à l'affaire, comme cela se produit dans la plupart des travaux, mais nous espérons que cela permettra de terminer le tout.

M. CHEVRIER: Allez-vous essayer de faire adopter des lois vous autorisant à augmenter la somme de 300 millions de dollars puisque cela vous fait dépasser la somme de 300 millions de dollars que le Parlement avait autorisée?

M. HEES: Il se peut que nous soyons obligés de prendre cette mesure.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions là-dessus?

M. CHEVRIER: J'en ai beaucoup d'autres, mais...

M. McMILLAN: Y compris ce montant de 128 millions de dollars, quelle est la somme totale qui a été avancée à l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent?

M. HEES: On estime que les dépenses s'élèveront à \$321,862,800.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Le gouvernement fédéral a-t-il été dédommagé de quelque façon par l'Hydro-Ontario pour la fermeture du vieux canal de Cornwall, étant donné qu'il n'est plus nécessaire de creuser un canal de 14 pieds, tel que les plans originaux le prévoyaient?

M. HEES: Tout n'est pas encore réglé avec l'Hydro-Ontario, mais ce que vous venez de mentionner est à l'étude.

M. CAMPBELL (*Stormont*): La Loi sur l'aménagement de l'énergie des rapides internationaux comporte une allusion spécifique à l'indemnisation qui est requise à la place de la construction d'un chenal de quatorze pieds.

M. HEES: On en a tenu compte.

M. CHEVRIER: Pour faire suite à la question de M. Campbell, quel est alors le statut de l'entente entre l'Ontario et le gouvernement fédéral? Une nouvelle entente est-elle en cours de négociation à l'heure actuelle?

M. HEES: On m'apprend que lorsque les travaux seront terminés, nous comptons tirer au clair nos arrangements avec l'Hydro-Ontario.

M. CHEVRIER: La loi actuelle ne s'applique plus?

M. HEES: C'est exact.

Crédit 467. Commission des transports aériens—Traitements et autres dépenses, y compris ceux de la délégation canadienne à l'Organisation de l'aviation civile internationale \$337,179

M. WRATTEN: Monsieur le président, qu'est-ce que vise ce crédit?

M. HEES: Il vise le bureau des permis et des règlements qui traite des avions et des demandes de permis de la part des sociétés d'aviation.

M. CHEVRIER: Combien de demandes ont été faites à ce bureau pour faire concurrence à Air-Canada?

M. HEES: Il y en a quatre.

M. CHEVRIER: Pourrions-nous avoir les noms?

M. G. MORISSET (*Membre de la Commission des transports aériens*): *Canadian Pacific Airlines*—service transcontinental; *Pacific Western Airlines*, service transcontinental également. Nous avons une demande de la part de la société *Quebec Air* en vue d'un service aérien entre Montréal et Québec et entre Chicoutimi et Montréal. La compagnie *Pacific Western Airlines* fait aussi une demande en vue d'établir un service entre Regina et Saskatoon.

M. CHEVRIER: Puis-je demander au ministre, vu la réponse qui vient d'être donnée, si les recommandations que renferme le rapport Wheatcroft vont servir de guide, pour ainsi dire, à la Commission des Transports aériens en ce qui concerne ces compagnies d'aviation?

M. HEES: Non. Ces recommandations ont été soumises à ladite Commission à titre de documents appropriés et de renseignements qui seront de nature à aider la Commission dans l'étude d'ensemble du problème.

M. CHEVRIER: Ou en sont rendues les deux demandes relatives au service transcontinental? Sont-elles en train d'être étudiées?

M. HEES: Oui. Toutes les audiences auront lieu dès qu'il sera possible de les tenir. Vous savez que le président de la Commission des transport aériens a eu une attaque cardiaque. Nous tiendrons les audiences le plus tôt possible.

Monsieur le président, me serait-il permis de m'absenter un instant? Le secrétaire du premier ministre m'appelle au téléphone et il s'agit peut-être d'une affaire importante.

Le PRÉSIDENT: Nous pouvons peut-être continuer. Si vous avez des questions à poser au ministre, il y répondra à son retour.

M. PASCOE: Monsieur le président, si j'ai bien compris, le témoin aurait fait allusion à un service des *Pacific Western Airlines* entre Regina et Saskatoon. S'agit-il d'une demande?

M. MORISSET: C'est une demande en suspens devant les membres de la Commission.

M. PASCOE: Cette compagnie n'a-t-elle pas déjà une ligne aérienne entre ces deux endroits?

M. MORISSET: Elle exploite un service aérien entre Edmonton, Lloydminster, North Battleford, Moose Jaw, Prince-Albert et Regina.

M. PASCOE: C'est précisément ce à quoi je veux en venir. Il s'agit d'un service indépendant qui ne passerait pas par Moose Jaw?

M. MORISSET: Ce service ne comporte pas d'envolée locale entre Regina et Saskatoon. La société a demandé ce droit, et la demande est en suspens devant les membres de la Commission.

M. PASCOE: Quand l'audience doit-elle avoir lieu?

M. MORISSET: Au cours de l'automne.

M. PASCOE: Merci.

M. CHEVRIER: Pour revenir aux deux demandes faites par les *Canadian Pacific Airlines* et la *Pacific Western Airlines*, le ministre a dit qu'on était en train d'examiner ces demandes: à quelle date ces demandes ont-elles été faites?

M. MORISSET: De quelle demande voulez-vous parler?

M. CHEVRIER: Je veux parler de ces deux demandes en vue de services transcontinentaux qui feront concurrence à la compagnie Air-Canada. Quand ces demandes ont-elles été faites?

M. MORISSET: Au cours du mois de décembre.

M. CHEVRIER: Quand l'audience aura-t-elle lieu? Je sais que le président est malade, mais la Commission ne peut-elle pas quand même examiner les demandes, en certains cas, même si le président ne peut être présent?

M. MORISSET: Nous comptons tenir ces auditions le plus tôt possible, à l'automne.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Quant aux demandes de permis locaux de la part des municipalités, les audiences seraient-elles remises à plus tard ou bien la Commission a-t-elle un agent itinérant qui normalement s'occupe des demandes de permis locaux relatifs aux petits aéroports? Faut-il que ces demandes soient remises à plus tard à cause de la maladie du président de la Commission?

M. MORISSET: Non, les audiences auront lieu quand même. La Commission peut fonctionner à l'aide de deux membres, puisqu'il suffit d'un quorum de deux personnes. Ce quorum est suffisant pour que la Commission rende ses décisions. Les demandes en question seront examinées en temps et lieu même si le président ne peut assister aux réunions.

Le crédit est approuvé.

Crédit 468. Commission des transports—Administration, fonctionnement et entretien.

Le crédit supplémentaire 649 est approuvé.

Crédit 469. Montant à créditer à la Caisse des passages à niveau, en plus du montant à créditer à la Caisse dans l'année financière en cours, s'il y a lieu, en vertu de la Loi sur les chemins de fer, pour les fins générales de la Caisse et en guise de contribution au coût d'un nombre exceptionnel d'étagements de voies ferrées sur la route transcanadienne en Colombie-Britannique..... \$10,000,000

M. McMILLAN: Ce montant doit-il être dépensé en Colombie-Britannique?

M. BALDWIN: Non, monsieur. Il s'agit d'une allocation d'ordre général à la Caisse des passages à niveau afin d'augmenter la somme que la Commission peut autoriser ou allouer pour les croisements de voies superposées, n'importe où au Canada.

M. McMILLAN: Autrement dit, le montant pour cette année sera de 15 millions de dollars?

M. BALDWIN: C'est ça, monsieur.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Monsieur le président, pourriez-vous nous renseigner sur la façon dont la Caisse est administrée? J'aimerais surtout savoir comment une municipalité peut s'y prendre pour profiter de cette caisse spéciale.

M. BALDWIN: Il faut présenter une demande à la Commission des transports. La loi établit certains pourcentages spécifiques qui peuvent être répartis entre les municipalités, les chemins de fer et les sommes d'argent provenant de cette Caisse. Il faut présenter une demande en bonne et due forme à la Commission. Il est possible que la Commission autorise le projet ou qu'elle le refuse. S'il y a autorisation, la Commission établit le partage des frais entre les intéressés.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Autrement dit, la Commission des transports décide si telle demande est justifiée ou si elle ne l'est pas.

M. BALDWIN: Oui, s'il s'agit de voter des fonds provenant de cette subvention fédérale. Si la demande ne vise pas cette subvention, la Commission n'a rien à y voir.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Quelle est la contribution habituelle d'une municipalité que la chose intéresse?

M. BALDWIN: Cela varie beaucoup, monsieur. Il y a eu une légère erreur. Nous pensions que ce crédit avait été approuvé, et les spécialistes de la Commission ne sont pas ici.

M. WRATTEN: Ce crédit n'a-t-il pas été étudié au Comité des chemins de fer hier ou avant-hier?

Le PRÉSIDENT: Ce comité est le comité sessionnel qui a trait aux chemins de fer appartenant au gouvernement.

Je vois que M. Kerr et M. Dumontier, qui font partie de la Commission des transports, sont arrivés et ils vont répondre à cette question.

M. R. KERR (*Conseiller juridique, Service du contentieux, Commission des transports*): Dans le cas de protection automatique aux passages à niveau, il y a une règle de partage d'après laquelle 60 p. 100 proviennent de la caisse, 15 p. 100 du chemin de fer et l'autre 25 p. 100 provient de la municipalité, à moins qu'il y ait des conditions spéciales qui, de l'avis de la Commission, ou en vertu d'une entente entre les intéressés, exigent un partage différent.

Lorsqu'il s'agit de voies souterraines, de ponts supérieurs et de croisements de voies superposées, on étudie chaque cas individuellement, et la Commission décide du genre d'allocation et de partage qu'il faut faire.

M. BRASSARD (*Chicoutimi*): Cette caisse s'applique-t-elle seulement aux chemins de fer Nationaux du Canada et au Pacifique-Canadien, ou bien s'applique-t-elle également aux chemins de fer privés? Je songe, par exemple, au chemin de fer Roberval-Saguenay.

M. KERR: Elle s'applique à tous les chemins de fer qui relèvent du gouvernement, mais non pas aux chemins de fer privés.

M. FISHER: L'autre jour, au comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande, on a mentionné qu'un simple citoyen pourrait faire faire une étude ou une enquête ou prendre quelque autre initiative en ce sens: est-ce vrai?

M. KERR: La commission étudie toujours toute demande provenant de n'importe qui et qui a trait à la sécurité publique. En ce qui a trait aux passages à niveau, cela concerne plus les municipalités qui ont juridiction sur ces passages que les individus en tant que tels parce que les municipalités auront peut-être à payer une partie des frais.

Les demandes que nous font parvenir les citoyens sont toujours transmises aux municipalités qui les étudient de concert avec les chemins de fer en cause.

M. FISHER: Je pensais à un cas particulier. la semaine dernière trois personnes ont été tuées à Hornepayne, à un passage à niveau qui, si je ne me trompe, est situé immédiatement à la sortie de la municipalité.

Il est bien évident qu'un accident de cette sorte nous autorise à penser que ce passage niveau est dangereux. Qui peut prendre l'initiative de faire faire certains travaux?

M. KERR: Tous les accidents qui se produisent aux passages à niveau sont l'objet d'enquêtes en premier lieu de la part du personnel de la commission, et la commission elle-même peut juger qu'il est nécessaire de faire faire certains travaux de protection audit passage à niveau. Si tel est le cas, la commission ordonne que des travaux soient faits. Autrement, c'est la municipalité qui fait la requête lorsque le passage à niveau est situé dans les limites de ladite municipalité.

M. FISHER: Le point que je voulais tirer au clair c'est que, dans mon comté, et je suis certain que c'est la même chose dans les comtés de plusieurs autres députés, il y a beaucoup d'endroits, qui ne sont pas constitués en municipalité: le Pacifique-Canadien traverse White River, par exemple. White River est une ligne de démarcation mais elle ne constitue pas une municipalité.

M. KERR: Cette situation se rencontre fréquemment au Canada. Il y a beaucoup d'endroits qui ne sont pas constitués en municipalité.

M. FISHER: Dans ce cas particulier, qui est-ce qui doit prendre l'initiative?

M. KERR: N'importe qui peut prendre l'initiative et soumettre la question à la commission. Ensuite, la commission en discutera avec les autorités compétentes, que ce soit les autorités provinciales ou quelque autre organisme.

M. CHEVRIER: Puis-je poser une ou deux questions au sujet du problème plus considérable des croisements de voies superposées?

Relativement parlant, les prévisions de dépenses comportent une grosse somme, soit 15 millions de dollars. N'est-ce pas vrai que la commission a reçu plusieurs demandes ayant trait à des passages par-dessus et en dessous des voies ferrées?

M. J. E. DUMONTIER (*Chef de la Direction du génie, Commission des transports*): Nous avons reçu un nombre considérable de demandes. J'en ai la liste ici d'après les provinces et l'évaluation des frais, et le montant qui serait nécessaire de la part de la Caisse des passages à niveau si la commission appliquait la pleine contribution de 60 p. 100.

M. CHEVRIER: De combien de demandes la commission s'occupe-t-elle à l'heure actuelle? Je suppose que vous devez en avoir des centaines?

M. DUMONTIER: Voulez-vous répéter votre question, s'il-vous-plait?

M. CHEVRIER: De Combien de demandes la commission est-elle saisie présentement? Des centaines, je suppose?

M. DUMONTIER: Non, je ne crois pas qu'il y en ait des centaines à l'heure actuelle: je dirais plutôt qu'il y en a environ 65.

M. CHEVRIER: Combien, là-dessus, sont en cours de règlement?

M. DUMONTIER: Toutes les demandes dont nous sommes saisis le sont.

M. CHEVRIER: Est-il vrai que l'une des difficultés provient du fait que les demandes sont tellement nombreuses qu'il est impossible de s'en occuper au

cours d'une période d'un an, ou environ, et qu'on ne peut donc pas épuiser les sommes de la Caisse des passages à niveau?

M. DUMONTIER: Nous avons utilisé le plein montant de la Caisse des passages à niveau depuis que des modifications ont été apportées en 1955. Les demandes que nous avons reçues ont été assez nombreuses pour que nous utilisions le montant au complet.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous parler plus fort? On ne peut pas vous entendre de l'autre côté de la salle.

M. DUMONTIER: Nous avons pu utiliser toute l'affectation.

M. CHEVRIER: Cela veut-il dire que toutes les demandes qui sont faites en vue de passages par-dessus les voies ferrées ou en dessous sont examinées sur le champ?

M. DUMONTIER: Exactement, monsieur.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): La commission établit-elle des priorités, pour ainsi dire, au sujet du genre de trafic par véhicules qui utilisent les passages à niveau lorsqu'il s'agit de demandes ayant trait aux croisements de voies superposées?

M. DUMONTIER: Il est possible qu'il y ait priorité dans le cas de travaux de protection aux passages à niveau, mais dans le cas de croisements de voies superposées, il n'est pas uniquement question de sécurité mais aussi d'utilité. Il se peut qu'un passage à niveau jouisse de toute la protection voulue et qu'il n'y ait pas eu d'accidents depuis plusieurs années, ce qui n'empêche pas qu'une demande soit faite en vue d'un croisement de voies superposées. Cela peut se justifier du point de vue de l'utilité.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): En dépit des signaux lumineux, il est possible, sur les routes les plus achalandées, qu'il survienne un nombre très élevé d'accidents, même après l'installation de ces signaux lumineux?

M. DUMONTIER: Oui. Je crois qu'un tiers des accidents qui se produisent aux passages à niveau ont lieu à des traverses munies de dispositifs de protection. Nous sommes d'avis que la circulation est plus grande aux passages protégés.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Un croisement de voies superposées constitue vraiment la meilleure protection sur les routes les plus achalandées?

M. DUMONTIER: Je crois que la plupart des demandes que nous recevons en vue de croisements de voies superposées visent l'utilité plutôt que la protection.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Combien de temps s'écoule-t-il, normalement, entre la réception d'une demande et le début des travaux? Je sais que cela varie d'un cas à l'autre.

M. DUMONTIER: Cela varie grandement. Quand il s'agit de voies souterraines c'est le chemin de fer qui prépare les plans en détails. Il faut parfois huit mois pour préparer ces plans.

M. CHEVRIER: Cela peut aussi prendre deux ans?

M. DUMONTIER: Cela arrive parfois.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Il faut parfois cinq ans.

Cette réponse a trait à la préparation des plans. Combien de temps se passe-t-il entre le moment où vous recevez une demande et le moment où celle-ci est approuvée définitivement?

M. DUMONTIER: Il faut qu'il y ait des négociations entre le chemin de fer et la municipalité intéressée. Cela dépend de l'auteur de la demande.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Une question complémentaire: pourquoi le chemin de fer ne paie-t-il qu'une partie relativement faible des frais?

M. DUMONTIER: Les frais varient considérablement. La répartition des frais se fait habituellement en vertu d'une entente entre le chemin de fer et les autorités de qui relèvent les routes. S'ils ne peuvent s'entendre, c'est alors que la commission intervient et décide.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Je faisais allusion à ces chiffres—60 p. 100, 15 p. 100 et 25 p. 100.

M. DUMONTIER: Voulez-vous parler des dispositifs automatiques de protection?

M. CAMPBELL (*Stormont*): Oui.

M. DUMONTIER: Je crois que cela a été accepté de façon générale d'un bout à l'autre du pays depuis que nous avons inauguré ce système.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Cela semble très indulgent pour les compagnies de chemin de fer.

M. CHEVRIER: Ce pourcentage n'est-il pas prescrit par les statuts?

M. DUMONTIER: Non.

M. CHEVRIER: Le pourcentage de 60 p. 100 puisé dans la Caisse des passages à niveau a déjà été beaucoup moins élevé que cela?

M. DUMONTIER: Le pourcentage a été de 40 p. 100 à même la Caisse des passages à niveau jusqu'en 1955.

M. CHEVRIER: La proportion a été augmentée mais la proportion fournie par les compagnies de chemin de fer ne l'a pas été?

M. DUMONTIER: Je crois que la proportion des chemins de fer était de 30 p. 100.

M. CHEVRIER: Cette proportion a été baissée maintenant à 15 p. 100.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Cette question m'intéresse vivement car il y a une ligne principale des chemins de fer Nationaux de même qu'une grande route qui traversent mon comté jusqu'à Jasper. Il n'y a pas de grandes villes sur cette route mais il s'y trouve plusieurs petites villes. Tous ces passages à niveau se trouvent dans les limites de ces petites villes.

Il me semble que ces travaux constitueront un lourd fardeau pour ces petites villes. Il existe un besoin réel de protection aux passages à niveau dans deux ou trois de ces villes, à l'heure actuelle à cause des nombreux accidents qui y sont arrivés. Il y a eu un accident, récemment, à Stony Plain.

Si on exige que ces villes payent cette proportion,—je crois savoir, après avoir parlé à mon collègue que ces signaux lumineux coûtent près de \$12,000,—il faudra donc que ces villes payent \$4,000 pour chaque installation. Y aurait-il d'autres moyens de parvenir à ces fins sans avoir à demander à ces villes de verser \$4,000 qui serviront à protéger les gens de l'extérieur qui se rendent dans les villes en question?

M. KERR: On m'apprend que les signaux automatiques ne comprenant que des signaux clignotants et des cloches, mais sans les barrières, coûtent environ \$6,000 ou \$7,000. La somme de \$12,000 à laquelle vous faites allusion se rapporte peut-être aux installations plus perfectionnées qui comprennent des barrières automatiques qui se baissent.

Tout le problème des contributions devant être faites par les municipalités et par les chemins de fer a fait l'objet d'audiences publiques d'un bout à l'autre du pays, en 1953 et en 1954, je crois. A la suite de l'enquête qui portait sur les passages à niveau et qui avait été faite par la commission, cette dernière a présenté un rapport au gouverneur en conseil. L'enquête comprenait des représentations de la part de plusieurs municipalités et de compagnies de chemin de fer au sujet de la proportion que les municipalités et les chemins de fer doivent payer respectivement en ce qui a trait aux frais de travaux de protection aux traverses de chemins de fer.

Je ne crois pas que ce soit un fait nouveau de voir les municipalités se plaindre des frais trop élevés, mais le pourcentage, de l'avis de la commission au sujet des cas ordinaires ne comportant pas de circonstances anormales, est le montant qu'elles devraient payer.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je ne suis pas d'accord avec ce jugement parce que ces villes sont situées à tel ou tel endroit en raison des lieux où passe le chemin de fer, et il me semble très injuste de demander à ces villes de payer plus que les chemins de fer. Je crois que ce n'est pas juste.

M. CHEVRIER: N'est-il pas vrai, monsieur, que le nombre des passages à niveau, d'un bout à l'autre du pays, est tellement élevé que le montant relatif à la Caisse des passages à niveau paraît tout à fait infime par rapport au nombre de passages dangereux à travers tout le pays?

M. KERR: Monsieur Chevrier, il y a, au Canada, environ 33,000 passages à niveau.

M. PASCOE: Monsieur le président, j'aimerais obtenir une réponse à un problème d'ordre local, en Saskatchewan.

Un cultivateur demeurerait tout près d'un passage à niveau dans sa municipalité. La ville a fait fermer le passage en question et elle en a fait construire un autre qui est plus rapproché de la ville. Ce cultivateur peut-il, de quelque façon, recourir à la commission ou bien si cela relève entièrement de la municipalité? La route était là, de même que le passage à niveau, mais la ville a fait déplacer le passage à niveau pour qu'il soit plus près de la ville et elle a fait fermer l'autre. Le cultivateur pourrait-il demander un autre passage à niveau?

M. KERR: Il n'a droit à aucune réparation d'après la Loi sur les chemins de fer. Je ne sais pas s'il aurait droit à des réparations en vertu de la loi provinciale.

M. RYNARD: Monsieur le président, existe-t-il des règlements spécifiques qui obligent les provinces ou les municipalités à aménager des croisements de voies superposées lorsqu'elles font de nouvelles routes ou qu'elles réparent les anciennes?

M. KERR: Les statuts ne l'exigent pas.

M. RYNARD: Je me demande pourquoi on ne construit pas ces sortes de voies lorsqu'on fait de nouvelles routes? Je sais qu'une nouvelle route vient d'être construite sur laquelle il y a encore des passages à niveau.

Je me demande si ce n'est pas là tout le nœud du problème. Il devrait y avoir corrélation entre le ministère des Transports et le ministère provincial de la Voirie afin d'éliminer les passages à niveau des nouvelles routes ou des routes que l'on reconstruit à neuf.

M. KERR: Comme je viens de le dire, les statuts ne l'exigent pas.

M. RYNARD: Je me demande si le Comité pourrait faire une recommandation en ce sens? Il me semble que c'est une affaire de bon sens. Vous allez avoir à faire face à ce problème de nombreuses fois encore.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Rynard, au lieu de faire une recommandation en ce moment, vaudrait-il mieux demander à la Commission des transports d'examiner l'affaire afin de voir si elle pourrait faire quelque chose dans le sens de votre suggestion?

M. RYNARD: Monsieur le président, puis-je laisser la demande entre vos mains?

Le PRÉSIDENT: Je pense que nous devrions prier la Commission des transports de bien vouloir étudier cela.

M. KERR: Je serais très heureux de signaler cela à la Commission des transports, et je suis certain qu'elle étudiera la demande en question.

Je devrais peut-être faire remarquer que lorsqu'une route est sur le point d'être construite, et qu'elle doit traverser une voie ferrée, celui qui construit la route, que ce soit le ministère de la Voirie, une ville ou une municipalité, doit demander à la Commission des transports la permission de construire la route en question.

Il peut arriver que le constructeur désire faire un passage à niveau et que le chemins de fer par exemple, pense qu'il faudrait plutôt faire un croisement de voies superposées.

M. RYNARD: Je pense à la route qui va de Toronto vers le nord: cette route n° 400 allant vers le nord comprend des passages à niveau bien qu'il s'agisse d'une route fort achalandée.

M. BALDWIN (*Peace-River*): Monsieur le président, je suis au courant d'un cas où il est question d'un pont considérable qui sert à la circulation des automobiles et des trains. Il y existe des dispositifs de contrôle comprenant des barrières et des signaux clignotants actionnés à la main. Ce sont des employés du chemin de fer qui manipulent ces dispositifs, de façon que si des trains sont sur le pont, les voitures sont interdites, et vice versa.

Il semble que les employés du chemin de fer usent de distinction injuste contre les automobiles en manipulant les contrôles.

Y a-t-il des règlements qui pourraient nous autoriser à attirer l'attention des sociétés ferroviaires sur le fait qu'il y a distinction injuste? Y a-t-il des règlements régissant la forme de contrôle du bien si les compagnies de chemin de fer ont carte blanche en matière de contrôle?

M. KERR: Le chef de la Direction du génie m'apprend que la commission n'a reçu aucune plainte de cette nature.

M. BALDWIN (*Peace-River*): Vous pouvez considérer ma déclaration comme une plainte.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Pour faire suite à l'exposé du D^r Rynard au sujet de la route n° 400, je crois que cette route est la plus achalandée du Canada. La Commission des transports a décidé que, comme il s'agit d'une route tout à fait neuve, il suffirait de faire un passage à niveau, sur cette route 400, qui serait placée à Thornton, à l'endroit où traverse la ligne nord-ouest du National-Canadien, puisque c'est une route dont l'accès est contrôlé et qui est faite spécialement pour la circulation rapide. Cette nouvelle route est complètement neuve et elle coupe à travers les champs.

M. RYNARD: Simplement dans le but de conclure les observations de M. Smith, j'aimerais attirer l'attention des commissaires sur le fait que deux ou trois personnes, au moins, ont été tuées sur cette route-là.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ce fut de leur faute.

M. RYNARD: C'est peut-être toujours de la faute des personnes qui se font tuer, mais il n'en reste pas moins vrai qu'elles sont mortes.

M. CHEVRIER: Essayons de nous entendre là-dessus.

Le PRÉSIDENT: Si ces personnes étaient encore en vie aujourd'hui, elles penseraient peut-être qu'elles n'étaient pas responsables.

M. BALDWIN (*Peace-River*): J'aimerais revenir à ma première question: il a été mentionné qu'il n'y avait pas eu de plaintes. Je crois que la situation pourrait être corrigée. Toutefois, s'il y avait des plaintes, existe-t-il des règlements qui permettraient de régir la façon dont le trafic est dirigé? C'est cela que je voulais tirer au clair.

M. CHEVRIER: Je serais heureux de vous aider si je le peux. N'est-il pas vrai que cela dépend, dans une large mesure, de l'organisme qui est

propriétaire du pont? Si le pont est la propriété du chemin de fer, je suppose que ce dernier jouit d'une certaine priorité par rapport au trafic automobile?

M. BALDWIN (*Peace-River*): Voici quelle est la situation dans le cas présent: le pont a été construit par la province d'Alberta pour servir tant les chemins de fer que les automobiles à l'époque où la province d'Alberta exploitait le chemin de fer du Nord de l'Alberta. Ce chemin de fer, par la suite, est devenu la propriété des chemins de fer Nationaux du Canada et du Pacifique-Canadien. Le problème est très complexe, monsieur Chevrier.

M. CHEVRIER: La commission n'a-t-elle donc pas des règlements qui s'appliquent à la priorité des routes ou des chemins de fer?

M. KERR: Il n'existe pas de règlements généraux mais la commission a établi des règlements qui s'appliquent à des cas particuliers lorsque la sécurité publique est en jeu.

M. BALDWIN (*Peace-River*): Et aussi lorsqu'il s'agit d'utilité publique, je suppose?

M. KERR: Lorsqu'il s'agit du fonctionnement d'un chemin de fer, la commission a le droit de prendre les mesures appropriées.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Dans le cas de ces passages à niveau, est-ce que l'une ou l'autre des provinces verse des contributions?

M. KERR: Oui, elles versent des contributions dans chaque cas particulier à la suite d'une entente. Notre commission n'impose pas de portion des frais aux provinces car cela n'entre pas dans nos attributions.

Le crédit est adopté.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons terminé l'étude des prévisions de dépenses du ministère des Transports. Nous allons préparer un rapport à ce sujet et nous nous réunirons de nouveau mardi matin. La réunion se fera à huis clos.

Le PRÉSIDENT: Nous avons maintenant le bill n° C-26, Loi constituant en corporation les commissaires du port de la Tête des Lacs.

L'article premier du bill se lit ainsi:

"Cette loi peut être citée sous le titre de Loi sur les Commissaires du port de la Tête des Lacs."

Avant de continuer, je serais peut-être mieux de présenter les personnages qui sont ici pour répondre aux questions qui pourraient s'élever à ce sujet.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, je suppose qu'il y aura discussion générale relativement à l'article premier?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. CHEVRIER: Puis-je demander au ministre si on a reçu des demandes d'autres collectivités, le long de la voie maritime, en vue de Commissions de ports telles que celle-ci?

M. HEES: Cornwall a demandé une commission pour son port. Nous sommes à étudier cette demande à l'heure actuelle.

M. CHEVRIER: Il s'agit d'une demande qui a été faite par la ville de Cornwall?

M. HEES: Oui.

M. FISHER: D'après ce que vous en savez, comment la Commission du port de Windsor fonctionne-t-elle?

M. HEES: Cette commission est seulement en voie d'organisation, à l'heure actuelle.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Où en est rendue la demande qu'a faite la municipalité de Cornwall concernant une commission du port?

Le PRÉSIDENT: M. Norman Wilson, du ministère des Transports, va répondre à cette question.

M. Norman WILSON: On a reçu la demande récemment et la commission est en train de l'étudier.

M. CAMPBELL (*Stormont*): La ville de Cornwall avait-elle déjà fait une demande en vue d'avoir une commission du port?

M. WILSON: Pas avant l'aménagement de la voie maritime. La demande est toute récente.

M. FISHER: Le choix du nom "Commissaires du port de la Tête des lacs" a-t-il donné lieu à une discussion? Y a-t-il eu discussion à ce sujet? Qui est-ce qui a proposé ce nom?

M. HEES: Je ne crois pas que je puisse répondre à cette question-là. Ce fut une décision locale, que je sache. La localité a toujours été connue sous le nom de "Lakehead".

M. BADANAI: Je crois que je peux répondre à cette question.

La commission intéresse les deux villes. Nous ne pouvions pas l'appeler la Commission du port de Fort William ou la Commission du port de Port Arthur et c'est pourquoi nous lui avons donné le nom de Commissaires du port de la Tête des Lacs.

M. FISHER: Dans la mesure où ce nom est venu de lui-même, je pense qu'il est correct.

M. HEES: Personne n'a imposé ce nom ou s'y est opposé.

M. CHEVRIER: La demande de la part de Cornwall est-elle la seule, outre celle-ci, que le ministère des Transports a étudiée?

M. HEES: C'est la seule dont je sois au courant, à l'heure actuelle.

M. FISHER: J'ai deux questions à poser. Pourriez-vous nous renseigner davantage sur la façon dont sera dépensé l'argent du gouvernement à l'égard des terminus et des quais?

M. HEES: Le ministère des Travaux publics va affecter un montant à la construction des installations.

M. FISHER: Cela relèvera de la Commission du port de la Tête des Lacs?

M. HEES: Oui.

M. FISHER: Il n'est même pas question, à l'heure actuelle, de discuter de la possibilité de leur donner le projet d'immobilisations à long terme?

M. HEES: Oui.

M. CHEVRIER: De quel montant s'agit-il, encore une fois? Quelles sont les dépenses relatives au quai?

M. HEES: D'après les meilleurs renseignements que nous puissions obtenir, on estime que le coût s'élèvera entre 3 et 4 millions de dollars.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Est-ce que la constitution en corporation de la commisison du port est une condition essentielle qui doit être remplie au préalable, avant que le ministère puisse procéder à l'aménagement des installations du port? Autrement dit, le ministère aménage-t-il parfois des installations portuaires sans que la commission du port ait été érigée en corporation auparavant?

M. HEES: Nous avons plusieurs ports publics dont les installations sont construites par le gouvernement.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Et par la suite, après que le port a été en opération depuis un certain temps, le ministère nomme une commission du port?

M. HEES: Oui. Il y a trois catégories de ports. Il y en a qui sont la propriété et qui sont sous la direction du Conseil des ports nationaux d'autres sont sous la direction de la municipalité comme celui-ci et les ports d'Hamilton et de Toronto; enfin il y a les ports publics.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Il est donc possible que le ministère aménage certaines installations portuaires à Cornwall sans qu'il soit nécessaire de constituer en corporation la commission du port?

M. HEES: Oui.

M. CHEVRIER: Cela relèverait du ministère des Travaux publics plutôt que du ministère des Transports, n'est-ce pas?

M. HEES: Les installations seraient construites par le gouvernement mais cela se ferait sous la direction du ministère des Travaux publics.

M. DRYSDALE: Prévoit-on que cette entreprise pourra subvenir à ses propres dépenses par la suite?

M. HEES: Non, pas dans un avenir qu'on puisse prévoir.

M. FISHER: Ce bill ne traite pas du tout de ce projet, et je n'aurais peut-être pas dû amorcer cette question.

Le PRÉSIDENT: Le moment est arrivé de vous présenter M. Norman Wilson. Je me suis trompé quand je l'ai présenté plus tôt: il est le directeur des services de la Marine. Il pourra répondre à quelques questions.

Les articles 2 à 4 inclusivement sont adoptés.

Article 5—Membres de la Corporation.

M. FISHER: J'aimerais poser une question relative à l'article 5 et qui a trait aux commissaires nommés par la couronne, à Windsor. Quels sont les antécédents de ces commissaires?

M. WILSON: Deux d'entre eux sont des hommes d'affaires très importants qui sont à leur retraite.

M. DRYSDALE: Pourquoi faut-il cinq commissaires au lieu de trois, par exemple?

M. HEES: Parce qu'il s'agit de deux villes ensemble.

M. DRYSDALE: Je sais qu'il s'agit de deux villes. J'ai à faire face à un problème un peu du même genre. Je me demande pourquoi il en est ainsi?

M. HEES: Nous croyons que c'est ce nombre-là qui conviendra le mieux à ce cas particulier. Les municipalités font une nomination chacune et les trois autres sont nommés par le gouverneur en conseil.

M. DRYSDALE: Afin de donner au gouvernement plus ou moins de mainmise?

M. HEES: Oui, je suppose.

M. CHEVRIER: Vous auriez pu avoir sept membres.

M. HEES: Nous investissons beaucoup d'argent dans cette affaire.

L'article 5 est adopté.

Article 6 (1)—Durée des fonctions.

M. BADANAI: Il n'y a pas d'article relatif à la nomination d'un commissaire advenant le cas où l'un ou l'autre des commissaires mourrait ou démissionnerait. Je suis certain que la ville en question devrait être consultée et devrait approuver la nomination d'un commissaire dans le cas où quelqu'un démissionnerait.

M. HEES: Ce qui arriverait dans le cas de la mort ou de la démission de l'un ou l'autre des trois commissaires nommés par le gouverneur en conseil, c'est que son successeur serait nommé par le gouverneur en conseil. En cas de

démission ou de mort d'un commissaire nommé par la ville de Port Arthur ou par celle de Fort William, c'est l'une ou l'autre des deux villes en question qui ferait la nomination.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Pourquoi un membre du conseil de ville ne serait-il pas éligible? Est-ce normal?

M. HEES: Parce que ces intérêts sont trop intimement liés à ceux de la municipalité.

M. CAMPBELL (*Stormont*): N'est-ce pas une bonne chose?

M. HEES: Il est préférable d'avoir quelqu'un qui soit neutre.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Je comprends.

Les articles 6 à 8 inclusivement sont adoptés.

Article 9—Fonctionnaires et préposés et leur rémunération.

M. FISHER: A l'heure actuelle, nous avons un capitaine de port et quelques autres préposés là-bas. Avez-vous l'intention de garder ces personnes au service du nouvel organisme?

M. WILSON: Le capitaine de port à Port Arthur et à Fort William est un sous-agent du ministère des Transports et il va conserver le même titre, même s'il abandonne ses fonctions de capitaine de port, qui seront exercées par une personne qui sera nommée par la commission.

L'article 9 est adopté.

Article 10—Juridiction dans les limites du port.

M. BADANAI: Cet article définit les pouvoirs de la corporation quand il s'agit de pénétrer dans une propriété de la couronne mais il ne définit pas les pouvoirs relatifs à toutes les propriétés des villes de Fort William ou de Port Arthur.

M. WILSON: La commission n'aura juridiction que sur les propriétés de la municipalité qui lui sont confiées pour fins d'administration et de régie. La situation sera la même que pour les propriétés fédérales dont on lui confie l'administration.

L'article 10 est adopté.

Article 11 (1)—Biens.

M. FISHER: J'aimerais avoir un peu plus de renseignements sur le paragraphe (2) de l'article 11: "...aux conditions dont il pourra être convenu lors du transfert de leur contrôle à la corporation..."

Cela se rapporte-t-il aux conditions que pourraient exiger les municipalités en matière de biens?

M. WILSON: Oui. Il s'agirait que la commission et la municipalité en viennent à une entente.

M. FISHER: Et aussi au sujet des autres mots suivants: "...et de tous biens possédées par Sa Majesté..." Les chemins de fer Nationaux du Canada sont-ils considérés comme appartenant à Sa Majesté?

M. WILSON: Non, il s'agit de biens privés.

M. BADANAI: La corporation aurait le droit d'exproprier d'après ses besoins?

M. WILSON: Oui.

M. BADANAI: Elle pourrait exproprier des biens appartenant au Pacifique-Canadien ou au National-Canadien?

M. WILSON: Seulement si le gouverneur en conseil y donnait son consentement.

L'article 11 est adopté.

Article 12—Réglementation et contrôle de tous biens faisant face à l'eau.

M. BADANAI: En ce qui a trait au paragraphe (2), il me semble que la commission du port devrait être complètement sujette à des taxes comme le sont tous les autres biens du gouvernement fédéral. Quelle est la situation relativement aux taxes sur les installations?

M. WILSON: Je ne suis pas au courant de quelque cas que ce soit où une municipalité aurait imposé des taxes sur les biens d'une commission de port. Je crois qu'on considère cela comme une contribution.

M. BADANAI: On n'a rien prévu en matière d'imposition de taxes?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Cela rentre-t-il dans les dispositions de la Loi sur les subventions aux municipalités par laquelle le gouvernement fédéral verse une subvention tous les ans, qui tient lieu de taxes municipales?

M. BADANAI: C'est précisément là la question que j'ai posée?

M. HEES: Je ne le crois pas. Monsieur Chevrier pourrait peut-être répondre à cette question-là.

M. CHEVRIER: Je me demande pourquoi cela ne rentrerait pas dans les dispositions de la loi précitée.

M. CAMPBELL (*Stormont*): La loi s'applique seulement aux biens du gouvernement fédéral et il s'agit ici de biens de la commission. Du point de vue juridique, il y a lieu de faire une distinction.

M. CHEVRIER: N'est-il pas vrai que, lorsqu'il s'agit de biens appartenant aux chemins de fer Nationaux du Canada, au Conseil des ports nationaux et à d'autres organismes de la couronne, aux fins de la Loi sur les subventions aux municipalités, ils sont considérés comme étant des biens de la couronne?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Pas les biens du National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Je suppose qu'il faudra soumettre l'affaire au ministère des Finances.

M. HEES: Nous obtiendrons une réponse du ministère des Finances que nous pourrions soumettre lorsque le bill sera présenté à la Chambre.

M. FISHER: Le ministère des Travaux publics a coutume, en ce qui a trait aux chenaux, de faire du dragage d'entretien. Une certaine quantité de dragage d'entretien va être nécessaire au cours des années à venir. Cela veut-il dire que la commission devra se charger de ce dragage ou le ministère des Travaux publics va-t-il continuer à s'en occuper?

M. WILSON: Il est tout à fait probable que le ministère des Travaux publics va continuer à s'en occuper comme par le passé, du moins jusqu'à ce que la commission puisse se suffire à elle-même. Il est possible qu'à un certain stade de l'aménagement, une proportion des frais de dragage soit imputée à la commission, mais cela ne se fera pas dès le début.

M. FISHER: Le lit de la rivière Kam doit être nettoyé de temps à autres, c'est-à-dire assez souvent. Est-ce la commission qui devra assumer les frais de ce nettoyage?

M. WILSON: C'est le ministère des Travaux publics qui pourrait répondre à cette question, mais je ne connais pas d'autres cas où une commission a dû payer des frais de ce genre.

L'article 12 est adopté.

Article 13—Règlements.

M. DRYSDALE: J'aurais une question à poser relativement à l'alinéa (1) (f) de l'article 13 qui se rapporte à la nomination des agents de police. Comment procède-t-on? Nous avons un problème un peu du même genre. Je me

demande comment les agents de police qui sont nommés par la commission pourront faire respecter les règlements car aucun article ne mentionne le droit de faire des arrestations.

M. BADANAI: Cela ne tomberait-il pas sous la Loi de la police municipale?

M. WILSON: Cela dépend de la façon dont les agents de police sont nommés. Je suis porté à croire que c'est une question qui relève de la municipalité ou d'une entente entre les commissaires et la municipalité.

M. DRYSDALE: L'agent de police devrait-il être tel à la fois pour la commission et aussi, à toutes fins pratiques, pour la municipalité et pour la gendarmerie royale? Cela m'intéresse parce que nous avons un problème du même genre relativement à la Commission du port de la rivière Fraser Nord. Lorsque j'ai étudié la chose, il ne m'est pas venu à l'esprit qu'il avait réellement le droit de faire des arrestations afin de faire respecter le règlement.

M. HEES: Je suis porté à croire que c'est là une affaire qui devrait être réglée entre les commissaires du port et la municipalité.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Ces agents de police seraient analogues au personnel de sécurité d'une compagnie privée et, dans plusieurs cas, ils pourraient même faire partie d'un corps de commissionnaires. Ils ressembleraient à un personnel de sécurité plutôt qu'à une force constabulaire authentique.

M. HEES: Oui.

M. DRYSDALE: A quoi serviraient-ils s'ils n'ont pas le droit de faire des arrestations?

M. HEES: Si les commissaires du port désirent ne pas faire de nominations d'agents de police, libre à eux.

Les articles 13 et 14 sont adoptés.

Article 15—Imputations sur les revenus.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): J'aurais une question d'ordre général sur la façon dont la commission du port est financée dans l'ensemble. Quel effet l'établissement de cette commission du port aura-t-il sur le trafic des marchandises qui passeront par ce port? Je pense surtout au trafic des céréales en provenance de l'ouest: le coût du trafic en sera-t-il augmenté?

M. CHEVRIER: Cela n'a rien à y voir.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Autrement dit, l'utilisation du port sera-t-elle imputée au trafic?

M. CHEVRIER: Les frais seront les mêmes qu'à l'heure actuelle.

Les articles 15 et 16 sont adoptés.

Article 17—Procédures d'expropriation en vertu de la Loi sur les chemins de fer.

M. BADANAI: L'article 17 prévoit l'achat de terrains par la commission. Les villes de Port Arthur et de Fort William ont toutes deux offert des terrains à la commission pour la construction des installations. Il n'a pas été question de vendre des terrains. Le gouvernement a-t-il l'intention d'acheter des terrains de la municipalité ou bien s'agit-il d'un don, que font les municipalités, des terrains sur lesquels s'élèveront les installations?

M. WILSON: L'un des buts de la création d'une commission du port c'est de susciter un intérêt commun pour l'entreprise au complet. Les municipalités qui s'intéressent à l'aménagement de ports ont toujours eu coutume de faire don à la commission des biens aptes à l'aménagement de ports. C'est là une

condition requise au préalable. Quant à l'acquisition de terrains additionnels, une fois que la commission a été mise sur pied, il s'agit là d'une autre chose et d'une question différente.

L'article 17 est adopté.

Article 18—Élévation des marchandises conformément à la Loi sur les douanes.

M. FISHER: J'aimerais pouvoir me faire une idée des revenus provenant des taux sur les navires au cours du passé, dans ce port?

Le PRÉSIDENT: Le ministre a donné ces renseignements dans le discours qu'il a prononcé, l'autre jour, à la Chambre.

M. HEES: Voici ce que j'ai dit: "L'emplacement logique de ce terminus, à condition toutefois que l'examen du sol en démontre la possibilité, se trouverait à chevaucher la limite entre les territoires des deux villes. Il faudrait aussi assurer aux commissaires les revenus que procureraient les droits portuaires et la location des terrains submergés qui l'an dernier ont rapporté respectivement \$12,000 et \$1,800".

Les articles 18 à 25 inclusivement sont adoptés.

M. BADANAI: Puis-je poser une dernière question avant qu'on change de sujet? Elle a trait à la nomination des commissaires par le gouvernement. A l'heure actuelle, dans la ville de Fort William, nous sommes en train de solliciter des demandes de la part des personnes compétentes qui désirent des postes de commissaires. Allez-vous faire de la réclame pour les positions de commissaires qui seront remplies à la suite de nominations par décret ministériel ou bien si vous allez accepter les recommandations des municipalités en ce qui a trait à la nomination des commissaires qui doivent être nommés par le gouverneur en conseil?

M. HEES: La ville de Fort William aura le droit de nommer un commissaire, de même que la ville de Port Arthur; les trois autres seront nommés par le gouverneur en conseil. Nous écouterons l'opinion des gens qui nous semblent compétents en la matière avant de nommer les trois autres commissaires.

M. FISHER: J'espère que le ministre ne se laissera pas influencer par des considérations d'ordre politique.

M. HEES: Je suis certain que l'honorable député sait bien que je ne ferais jamais une chose comme ça.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Prévoit-on quel sera le traitement des commissaires et quel serait le traitement normal?

M. HEES: Les traitements n'ont pas encore été fixés. On m'apprend que les salaires n'existent pas ou bien qu'ils sont seulement pour la forme, au début.

M. FISHER: Je crois qu'il y a un monsieur à Fort William du nom de Charnock dont vous pourriez peut-être tenir compte. Je ne sais de quelle couleur politique il est.

Le PRÉSIDENT: Le préambule, le titre et le bill sont-ils adoptés? Dois-je faire rapport du bill à la Chambre?

Assentiment.

M. HEES: J'ai bon espoir d'avoir la réponse à la question qui a été posée relativement à l'article 13, lorsque le bill sera étudié en Chambre.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, monsieur le ministre, monsieur Wilson et messieurs.

PRÉVISIONS DE DÉPENSES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

PROCÈS-VERBAUX N^{OS} 1-5 INCLUSIVEMENT

<i>Crédit n^o</i>		<i>Fasci- cule</i>	<i>Pages</i>
414	Administration.....	1	12-44
415	Commission mixte d'ingénieurs du Saint-Laurent — Section canadienne.....	2 2	8-10 13-14
416	Services des canaux—Administration.....	2	17-32
417	Services des canaux—Exploitation et entretien.....	2	32
418	Services des canaux—Construction ou acquisition de bâtiments, ouvrages, terrains et matériel.....	2	32
419	Services de la marine—Administration.....	2	33-39
420	Vapeurs des services de la marine—Administration, exploitation et entretien.....	2	39
421	Services de la marine—Construction ou acquisition de navires et de matériel.....	2	39-40
422	Aides à la navigation—Administration, exploitation et entre- tien.....	2	40-44
423	Aides à la navigation—Construction ou acquisition de bâtiments, ouvrages, terrains et matériel.....	2	44
424	Division nautique—Administration, exploitation et entretien...	3	6
425	Section du pilotage—Administration, exploitation et entretien...	3	7-14
426	Inspection des navires à vapeurs.....	3	14-20
427	Service de signalisation maritime.....	3	20
428	Service du chenal maritime—Administration, exploitation et entretien.....	3	20-21
429	Dragage à forfait.....	3	20-21
430	Services des chemins de fer et des navires à vapeur—Réparations et dépenses—Wagons officiels.....	3	44-45
433	Détroit de Canso—Améliorations et installations afférentes au transport.....	3	45
434	Détroit de Canso—Entretien de la chaussée.....	3	45
435	Agrandissement des installations de quai et de terminus de North Sydney (N.-É.).....	3	45-46
436	Construction—Installations de quai et de terminus à Port-aux- Basques (T.-N.).....	3	46
437	Construction ou acquisition de transbordeurs d'autos et de matériel.....	3	45-47
438	Services côtiers de Terre-Neuve—Construction ou acquisition de navires et de matériel pour le transport des passagers et des marchandises.....	3	47-48
439	Yarmouth (N.-É.) et Bar Harbour, Maine—Service de trans- bordement entre.....	3	48-49
440	Coût de l'expertise des biens du chemin de fer de Terre-Neuve...	3	49
441	Dégaussage de navires immatriculés au Canada.....	3	49
444	Subvention de \$25,000 du mille, pour la construction de la ligne de chemin de fer.....	3	50-51
445	Pension des anciens pilotes.....	3	51
446	Cheminsots—Caisse de prévoyance.....	3	51
447	Pensions supplémentaires aux anciens employés des Services des chemins de fer, des navires à vapeur, et des télécommunica- tions de Terre-Neuve.....	3	51
448	Paiement à la veuve de feu John H. Tudhope.....	3	51
449	Services de l'air—Administration.....	4	5-7
450	Services de l'air—Administration des Services de construction...	4	8
451	Section des aides radio à la navigation aérienne et maritime— Administration, exploitation, et entretien.....	4	8-12
452	Construction ou acquisition de bâtiments, ouvrages, terrains et matériel.....	4	13-18

<i>Crédit n^o</i>		<i>Fasci- cule</i>	<i>Pages</i>
453	Loi sur la radio et règlement—Administration, fonctionnement et entretien.....	4	18-21
454	Construction ou acquisition de bâtiments, ouvrages, terrains et matériel.....	4	21-22
455	Service de télégraphe et de téléphone—Administration, exploitation et entretien.....	4	22
456	Construction ou acquisition de bâtiments, ouvrages, terrains et matériel.....	4	22
457	Division de la météorologie—Administration, exploitation et entretien.....	4	22-25
458	Construction ou acquisition de bâtiments, ouvrages, terrains et matériel.....	4	25-27
459	Contrôle de l'aviation civile.....	4	27
460	Voies aériennes et aéroports—Exploitation et entretien.....	4	27-33
461	Contrôle de la circulation sur les voies aériennes et les aéroports..	4	33-36
462	Construction ou acquisition de bâtiments, ouvrages, terrains et matériel.....	4	36-40
463	Services de l'air—Subventions pour le développement de l'aviation civile.....	5	11
464	Contributions à des municipalités ou corps publics pour la construction ou l'amélioration d'aéroports sur des terrains acquis par ces organismes.....	5	11-14
465	Contributions à l'aménagement d'aéroports et à d'autres travaux relatifs aux aéroports.....	5	14-15
466	Contributions à d'autres gouvernements ou à des organismes internationaux.....	5	15-16
467	Commission des transports aériens—Traitements et autres dépenses.....	5	19
468	Commission des transports du Canada—Administration exploitation et entretien.....	5	20
469	Montant à créditer à la Caisse des passages à niveau.....	5	20-27
470	Commission maritime canadienne—Administration.....	3	23-26
471	Commission maritime canadienne—Subventions aux navires de vapeur pour les services de cabotage.....	3	26-38
472	Conseil des ports nationaux—Avances.....	3	39-44
512	Prêts à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent..	2	14-17
513	Services des canaux—Acquisition de terrains—Le réseau de navigation de Cornwall.....	2	32-33
514	Acquisition des terrains nécessaires à la possession de bien-fonds dans le voisinage des principaux aéroports terminus.....	5	16-18
515	Prêt à la Société canadienne des télécommunications transmarines.....	5	18-19
516	Avances au Conseil des ports nationaux.....	3	44
628	Administration.....	2	10-13
629	Services des canaux—Construction ou acquisition de bâtiments, ouvrages, terrains et matériel.....	2	32
630	Aides à la navigation—Administration, exploitation et entretien..	2	44
631	Aides à la navigation—Construction ou acquisition de bâtiments ouvrages, terrains et matériel.....	2	44
632	Division nautique—Administration, exploitation et entretien...	3	7
633	Section du pilotage—Administration, exploitation et entretien..	3	14
634	Construction ou acquisition de transbordeurs d'autos et de matériel.....	2	40
636	Frais d'une enquête sur le cabotage au Canada.....	3	21
637	Services de l'air—Administration.....	4	7
638	Services de l'air—Administration des Services de construction..	4	8
639	Section des aides radio à la navigation aérienne et maritime—Administration, exploitation et entretien.....	4	12-13
640	Construction ou acquisition de bâtiments, ouvrages, terrains et matériel.....	4	22

<i>Crédit n°</i>		<i>Fasci- cule</i>	<i>Pages</i>
641	Construction ou acquisition de bâtiments, ouvrages, terrains et matériel.....	4	22
642	Division de la météorologie—Administration, exploitation et entretien.....	4	25
643	Construction ou acquisition de bâtiments, ouvrages, terrains et matériel.....	4	27
644	Contrôle de l'aviation civile.....	4	27
645	Voies aériennes et aéroports—Exploitation et entretien.....	4	33
646	Contrôle de la circulation sur les voies aériennes et dans les aéroports.....	4	36
647	Construction ou acquisition de bâtiments, ouvrages, terrains et matériel.....	4	40
648	Contribution à l'aménagement d'aéroports et à d'autres travaux relatifs, aux aéroports.....	5	15
649	Commission des transports du Canada—Administration, fonctionnement et entretien.....	5	20
650	Commission maritime canadienne—Administration.....	3	26
651	Commission maritime canadienne—Subventions aux navires à vapeur.....	3	38
661	Services des canaux—Acquisition de terrains—Le réseau de navigation de Cornwall.....	2	33
662	Augmentation de \$6,000,000—caisse, renouvelable.....	3	44

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-quatrième législature

1958

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. GORDON K. FRASER

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 6

Bill S-6—Loi concernant la “Trans Mountain Oil
Pipe Line Company”.

SÉANCE DU MARDI 29 JUILLET 1958

TÉMOINS:

M. J. A. Renwick, agent parlementaire; M. D. M. Morrison, président de la société *Trans Mountain Oil Pipe Line*; M. E. C. Hurd, directeur d'administration; M. J. H. McQuarrie, secrétaire; M. R. F. B. Taylor, trésorier; M. Claude Pearce, actionnaire.

IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE

OTTAWA, 1958

61042-8-1



COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. Gordon K. Fraser,
et MM.

Allmark	Fisher	McPhillips
Asselin	Garland	Michaud
Badanai	Grills	Monteith (<i>Verdun</i>)
Baldwin	Hales	Nielsen
Baskin	Hardie	Nixon
Batten	Horner (<i>Acadia</i>)	Pascoe
Bigg	Horner (<i>Jasper-Edson</i>)	Payne
Bourbonnais	Howard	Phillips
Brassard (<i>Chicoutimi</i>)	Howe	Racine
Brassard (<i>Lapointe</i>)	Johnson	Rouleau
Bruchési	Keays	Rynard
Brunsdén	Kennedy	Smallwood
Campbell (<i>Stormont</i>)	LaRue	Smith (<i>Calgary-Sud</i>)
Chevrier	MacEwan	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)
Chown	MacInnis	Tassé
Creaghan	Martini	Taylor
Crouse	McBain	Thompson
Drysdale	McDonald (<i>Hamilton-</i>	Tucker
Dupuis	<i>Sud</i>)	Webster
English	McMillan	Wratten—60.

Secrétaire du Comité:
J. E. O'CONNOR.

PROCÈS-VERBAL

Chambre des communes, pièce 277,

MARDI 29 juillet 1958.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 10 h. 15 du matin, sous la présidence de M. Gordon K. Fraser.

Présents: MM. Allmark, Baldwin, Batten, Brassard (*Chicoutimi*), Chown, Crouse, Drysdale, Fisher, Fraser, Hales, Horner (*Jasper-Edson*), Horner (*Acadia*), Howard, Howe, Kennedy, Martini, McPhillips, Monteith (*Verdun*), Nixon, Smallwood, Smith (*Simcoe-Nord*), Tassé, Thompson, Tucker, Wratten.

Aussi présents: M. J. A. Renwick, agent parlementaire; M. D. M. Morrison, président de la société *Trans Mountain Oil Pipe Line*; M. E. C. Hurd, directeur d'administration; M. J. H. McQuarrie, secrétaire; M. R. F. B. Taylor, trésorier; M. Claude Pearce, de Toronto.

Le Comité étudie le bill S-6, Loi concernant la *Trans Mountain Oil Pipe Line Company*.

Sur la proposition de M. Hales, appuyée par M. Howe.

Il est décidé—Que, conformément à l'ordre de renvoi du 11 juin 1958, le Comité fasse imprimer au jour le jour 750 exemplaires en anglais et 200 en français de ses *Procès-verbaux et Témoignages* relatifs au bill S-6, Loi concernant la *Trans Mountain Oil Pipe Line Company*.

Au cours de l'examen dudit bill MM. Renwick, Morrison, Hurd, McQuarrie, Taylor et Peace sont entendus.

M. Howard propose, appuyé par M. Fisher, que le Comité ne poursuive pas l'étude du bill mais qu'il communique avec chacun des actionnaires les invitant à comparaître devant le Comité, ou à faire part par écrit aux membres du Comité de leur opinion concernant le bill.

La motion de M. Howard, mise aux voix, est rejetée à main levée.

L'étude du bill se poursuit, on dépose le tarif de la société *Trans Mountain Oil Pipe Line* et on en ordonne la publication comme appendice A au compte rendu d'aujourd'hui.

Le préambule du bill est approuvé.

Peu avant la suspension de la séance, M. Horner (*Jasper-Edson*) propose, appuyé par M. Smallwood, qu'on retarde l'étude du bill jusqu'à ce que le Comité puisse assigner comme témoins relativement à l'aspect financier de la question des spécialistes de la *Investment Dealers Association* et relativement à l'aspect pétrolier des spécialistes de la *Canadian Petroleum Association* et d'autres témoins que le Comité jugera à propos d'assigner.

La séance est suspendue à midi quarante.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

La séance est reprise à 3 heures et demie sous la présidence de M. Gordon K. Fraser.

Présents: MM. Allmark, Brassard (*Chicoutimi*), Brunsdén, Campbell (*Stormont*), Chown, Crouse, Drysdale, Fisher, Fraser, Hales, Horner (*Jasper-Edson*), Horner (*Acadia*), Howard, Howe, Keays, Martini, McPhillips, Monteith (*Verdun*), Nixon, Payne, Phillips, Racine, Smallwood, Smith (*Simcoe-Nord*), Smith (*Calgary-Sud*), Tassé, Thompson, Tucker, Wratten.

Aussi présents: Les mêmes personnes qu'à la séance du matin.

Le Comité reprend l'étude du bill S-6, Loi concernant la *Trans Mountain Oil Pipe Line Company*.

La motion de M. Horner (*Jasper-Edson*), mise aux voix, est rejetée à main levée.

Le débat sur le bill se poursuit, les témoins présents étant interrogés.

A un moment donné, le président demande si l'article 1 est approuvé. Par vote à main levée, le Comité décide de poursuivre le débat.

M. Howard propose, appuyé par M. Campbell (*Stormont*), que le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Il est convenu que le Comité ne se réunira pas de nouveau pour étudier ledit bill avant que les témoignages entendus aujourd'hui soient imprimés et remis à tous les membres.

Le Comité s'ajourne à 5 heures et demie.

Le secrétaire du Comité,
Antoine Chassé.

TÉMOIGNAGES

MARDI 29 juillet 1958,
10 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vois que nous sommes en nombre.

Tout d'abord, quelqu'un veut-il proposer l'impression des procès-verbaux du Comité?

M. HALES: Monsieur le président, je propose, appuyé par M. Howe, que conformément à l'ordre de renvoi du 11 juin 1958 le Comité fasse imprimer au jour le jour 750 exemplaires en anglais et 200 en français de ses *Procès-verbaux et Témoignages* relatifs au bill S-6, Loi concernant la *Trans Mountain Oil Pipe Line Company*.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, vous avez entendu la motion visant l'impression de 750 exemplaires en anglais et 200 en français.

Adopté.

Nous devons étudier ce matin le bill S-6 du Sénat, Loi concernant la *Trans Mountain Oil Pipe Line Company*. Je prierais M. J. A. Renwick, agent parlementaire de cette société, de venir prendre place à la table et avec votre permission de vous faire un résumé du bill. Êtes-vous d'accord?

Des voix: Très bien.

M. J. A. RENWICK (*conseiller juridique de la Trans Mountain Oil Pipe Line Company*): Merci, monsieur le président.

Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, j'ai à mes côtés ce matin M. D. M. Morrison, président de la *Trans Mountain Oil Pipe Line Company*; M. E. C. Hurd, directeur d'administration; M. J. H. McQuarrie, secrétaire et M. R. F. B. Taylor, trésorier. Ils sont disposés à répondre à toutes les questions que vous désirez leur poser.

Je crois qu'il serait utile que je vous expose brièvement les antécédents de la compagnie en vue d'aider votre étude du présent bill.

La société a été constituée par une loi spéciale du Parlement du Canada le 21 mars 1951, date à laquelle la loi a reçu la sanction royale. La société était autorisée à entreprendre la construction et à poursuivre l'exploitation de pipe lines de pétrole brut interprovinciaux et internationaux. Depuis lors elle a construit et exploite à l'heure actuelle un réseau de pipe lines pour le transport du pétrole brut en provenance d'Edmonton, Alberta, jusqu'à Vancouver, en Colombie-Britannique, ainsi qu'un tronçon traversant la frontière internationale jusqu'à Burlington, dans l'État de Washington.

Cette société ne fait que fournir un service: voilà le point que, à mon sens, les membres du Comité doivent bien saisir. La société transporte du pétrole d'Edmonton jusqu'à Vancouver, ou jusqu'à la frontière internationale où ce pétrole est remis à une filiale autonome qui le transporte jusque dans l'État de Washington. La société perçoit une taxe pour les services qu'elle fournit. Elle ne possède pas le pétrole brut qui circule par le pipe line, mais elle le reçoit des sociétés qui le lui apportent et elle le livre à l'autre extrémité, soit aux raffineries, soit au quai de Vancouver pour qu'il soit exporté par des navires-citernes.

La société n'a pas de contrat à long terme pour le transport du pétrole brut. Voilà pourquoi ses affaires sont d'un caractère fort aléatoire, vu que son exploitation dépend dans une grande mesure du prix international du pétrole en Californie, dans l'État de Washington, et peut-être même à Vancouver.

Au début de la construction de ce pipeline, et de l'avis des conseillers en placement de la société, on a financé l'entreprise par une émission d'obligations au montant de 60 millions et par un capital social de 15 millions. Les actions ont été émises à ce moment-là à \$10 chacune, sauf 450,000 actions vendues au public canadien à un prix net de \$9.50 à la société.

Le capital social autorisé au début comportait 5 millions d'actions sans valeur nominale ni valeur au pair. Comme je l'ai dit, on a émis 1,500,000 actions au moment du premier financement. De ce nombre, 450,000 ont été vendues au public canadien, 670,000 aux sociétés pétrolières les plus importantes, et 250,000 à une quinzaine de producteurs indépendants, principalement dans la province d'Alberta.

Les autres 130,000 actions ont été attribuées à la *Bechtel Company*, les promoteurs de l'entreprise, qui par l'entremise de sa filiale canadienne, la *Canadian Bechtel Company*, a construit le pipeline.

Les principales compagnies en cause étaient l'*Imperial Oil Company* qui a acquis 130,000 actions; la *Shell Oil Company of Canada*, 130,000 actions; la *Standard Oil Company of British Columbia*, 130,000 actions; la *Richfield Oil Corporation*, 50,000 actions; la *Union Oil Company of California*, 100,000 actions; et la *Canadian Gulf Oil Company*, devenue depuis la *British American Oil Company*, qui a acquis 130,000 actions, soit un total de 670,000 actions.

Les quatorze sociétés pétrolières indépendantes ont acquis ensemble un total de 250,000 actions.

Comme je l'ai dit, le public a acquis 450,000 actions qui lui étaient offertes au Canada.

A l'heure actuelle, cinq des premières sociétés pétrolières détiennent encore des actions. La *Union Oil Company of California* a vendu depuis ses 100,000 actions. Les cinq autres sociétés détiennent encore les actions acquises au début.

En outre, des 250,000 actions qu'avaient acquises les quatorze sociétés indépendantes, il leur reste environ 50,000 actions, ce qui veut dire qu'elles ont au cours des derniers mois vendu 200,000 actions en Bourse.

D'après les renseignements dont dispose à l'heure actuelle la compagnie, il semblerait donc qu'environ 30 p. 100 des actions appartiennent aux sociétés pétrolières importantes, et que le reste des actions se traite en Bourse. Naturellement, la compagnie ne sait pas précisément quelle proportion des autres deux tiers de ses actions est ainsi disponible.

Pour en venir directement au bill, dont le parrain au nom de la société est M. Broome, qui malheureusement est absent, permettez-moi de signaler que le bill ne vise que la subdivision en cinq parties des actions du capital social de la société, de sorte que les 5 millions d'actions autorisées donneront place à 25 millions d'actions autorisées, et les 1,504,928 actions émises à l'heure actuelle seront multipliées par cinq, de même que les actions du trésor.

Je crois qu'il serait peut-être utile d'indiquer clairement aux membres du Comité que ce fractionnement du capital social n'apportera aucun argent liquide à la compagnie. Il ne s'agit que d'une subdivision du nombre d'unités fondant la division des actions de la société. Ce bill ne modifie pas, au bilan de la société, le capital réel de la société. La société désire l'adoption de ce bill pour deux raisons: tout d'abord, pour qu'une plus grande partie du public puisse participer à l'achat d'actions dans la compagnie, et la société entend par là le public canadien.

Deuxièmement, si la compagnie a besoin de nouveaux capitaux à un certain moment, le prix inférieur des actions de la société qui résultera de cette subdivision permettra d'acquérir d'autres fonds au moyen d'une participation au capital social en offrant ces actions au public.

Je le répète, la société à l'heure actuelle ne prévoit pas exactement quand elle aura besoin de fonds additionnels. Il est évident que d'autres fonds seront nécessaires s'il faut augmenter la capacité du pipeline. Ce bill donnera aux administrateurs de la compagnie à ce moment-là la latitude voulue pour choisir la façon la plus avantageuse d'acquérir des fonds additionnels.

Une des raisons pour lesquelles cette latitude est nécessaire, et pourquoi tout financement futur nécessitera vraisemblablement l'émission d'actions de la compagnie, c'est que la dette de la compagnie s'élève à l'heure actuelle à environ 100 millions, et son capital, comme je l'ai dit, s'élève à environ 15 millions. Cette proportion indiquerait que les conseillers en placement de la société recommanderaient probablement que le financement soit exécuté au moyen d'une émission d'actions de la société.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Renwick.

Messieurs, M. Claude Pearce de Toronto, actionnaire de la société, aimerait témoigner. Êtes-vous d'accord?

Des VOIX: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Pearce, auriez-vous l'amabilité de vous approcher de la table?

Vous avez quelque chose à dire et nous aimerions vous entendre.

M. Claude PEARCE: Étant un des plus importants actionnaires de la société, je m'oppose catégoriquement au bill voulant que la *Trans Mountain Oil Pipe Line Company* subdivise chaque action de son capital social en cinq actions. Je m'y oppose pour deux ou trois raisons que je vais énumérer au Comité pour qu'il les examine, parce que je sais qu'en étudiant un bill de ce genre il est très important que vous ayez tous les aspects de la situation.

J'ai appris avec intérêt par l'entremise du conseiller juridique de la société que la dette consolidée de la société s'élevait à environ 100 millions en obligations émises, et que le but visé par cette subdivision des actions est la réduction de cette dette consolidée par l'émission d'actions ordinaires à un certain moment de l'avenir lorsque les conseillers en placement le jugeront à propos.

Je crois que le Comité devrait connaître la raison sous-jacente à cette décision. La voici: lorsque ces obligations ont été émises par la société en vue de la construction du pipe line, et de son prolongement dans la partie nord-ouest des États-Unis, les détenteurs d'obligations ont demandé qu'une certaine garantie leur soit accordée à l'égard de ces obligations relatives à un pipeline qui traverse une partie de l'Ouest canadien habité par de sauvages indiens qui, pensaient-ils, pouvaient l'immobiliser n'importe quand.

Ces principales sociétés pétrolières, qui ont reçu une bonification de 130,000 actions du capital social à \$10 l'action, ont garanti ces obligations à perpétuité, à savoir qu'aussi longtemps que ces obligations seraient sur le marché, ces sociétés les garantissaient individuellement et collectivement.

Selon ce qu'a déclaré le conseiller juridique de la société, cette subdivision des actions a pour but de décharger ces sociétés pétrolières importantes de cette garantie à l'égard des obligations lorsque leurs conseillers en placement le jugeront à propos.

Ce n'est pas là la raison principale de mon opposition à cette subdivision des actions, parce que je sais que certaines personnes ont des dettes de temps à autre dont elles essaient de se libérer le plus facilement, ce qui est probablement une sage mesure à prendre. Toutefois, comme actionnaire de cette

société, dans laquelle j'ai placé quelques millions de dollars, je ne reçois aucune action en bonification. J'ai acheté toutes mes actions sur le marché public de la Bourse de Toronto.

J'ai en haute estime la direction de la compagnie, et je crois qu'elle fait du bon travail. Je ne veux pas qu'on ait l'impression que je désire interrompre la marche des affaires de la compagnie, ni que j'essaié de mettre des bois dans les roues. Ce n'est pas là mon but. Je ne suis qu'un Canadian ordinaire comparaisant devant ce comité du Parlement du Canada pour protéger ce que je considère être mon intérêt dans cette société.

L'argent que j'ai placé ne m'a pas été donné; c'est le fruit de mon propre travail. J'ai placé cet argent dans cette société parce qu'elle avait été autorisée à n'émettre que cinq millions d'actions. Sur ce nombre, 1,500,000 actions ont été émises. Voilà la raison principale pour laquelle j'ai placé mon argent dans cette société. J'ai pensé qu'ayant émis seulement 1,500,00 actions, cette société pouvait réaliser dans un avenir prochain un bénéfice d'environ \$2, \$3 ou \$4 par action. Comme Canadien, ayant en vue un bon placement au Canada, j'ai placé cet argent dans cette société, mais je n'ai jamais pensé qu'elle subdiviserait son capital social dans une proportion de cinq actions pour une ce qui lui permettrait de mettre sur le marché 17,500,000 actions de son trésor, ou de les accorder en bonification à un certain moment de l'avenir de la façon jugée appropriée par les actionnaires, si les représentants du gouvernement qui sont ici leur en donnent l'autorisation. Une fois cette autorisation accordée, vous ne pouvez aucunement réglementer l'émission des actions de cette société, vous êtes "foutus".

J'aimerais faire l'observation suivante: si ce capital social demeure dans l'état où il est actuellement, il deviendra un des meilleurs placements qui existent à l'heure actuelle au Canada.

Pour vous prouver cet avancé, je vous signalerai les faits. D'après le prospectus de cette société publié en décembre 1951, quand ces actions ont été mises sur le marché, un certain nombre de sociétés pétrolières possédaient alors des actions dans cette compagnie. La première à se débarrasser de ses actions a été la *Union Oil Company of California*, qui avait acheté des actions à \$10 l'action et, si je ne m'abuse, qui garantissait partiellement ces obligations. Elle a vendu dès le début 100,000 de ses actions. 75 p. 100 des petites sociétés pétrolières ayant obtenu leur capital social comme bonification à \$10 l'action ont vendu leurs actions. Le public a acheté ces actions en juillet dernier à un prix allant de \$20 à \$145 l'action.

A mon avis, les actions se vendaient \$145 chacune en juillet dernier parce que la société pouvait bénéficier à ce moment-là de la crise du canal de Suez et des difficultés existant au Moyen-Orient, ce qui la mettait dans une situation très avantageuse, relativement à la distribution des produits pétroliers.

D'autre part, deux ou trois raffineries importantes de l'État de Washington ont commencé à transporter du pétrole par l'entremise de la société filiale américaine de la *Trans Mountain Oil Pipe Line*. Les courtiers américains voyant que la *Trans Mountain Oil Pipe Line* commençait à livrer du pétrole par navire-citerne sur le marché de la Californie ont immédiatement constaté quelles possibilités d'avenir offrait cette grande entreprise canadienne.

Le résultat a été que les courtiers américains ont acheté des actions au prix de \$100 à \$145 chacune. Je prétends que les personnes qui ont acheté ces actions et qui, à l'heure actuelle, doivent subir une lourde perte, et je suis dans ce cas n'auraient aucunement acheté ces actions si elles avaient su que la société devait subdiviser ces actions dans une proportion de cinq pour une. En ce qui concerne la plupart de ces grandes sociétés américaines, comme la *American Telephone and Telegraph Company* et plusieurs autres sociétés

qu'on pourrait nommer, on a fait pression sur elles pour les amener à subdiviser leurs actions depuis le début de leur exploitation. Toutefois, elles n'ont jamais subdivisé leurs actions, parce qu'elles ont allégué que peu importe le prix de vente des actions, si la société est bien administrée, comme dans le cas de la société qui nous occupe, je l'ai dit tantôt et je le répète, le public achètera des actions, qu'elles se vendent à \$10 ou à \$1,000, si le rendement est bon.

J'affirme que votre Comité, agissant au nom du Parlement et du Gouvernement du Canada, rendra un mauvais service tant au Canada qu'aux actionnaires s'il permet à cette société de subdiviser ses actions.

Je m'y oppose catégoriquement, parce que je crois que si la société désire acquérir des fonds et réduire cette dette consolidée à l'égard de laquelle ces sociétés pétrolières importantes garantissent les obligations, elle peut mettre sur le marché les 3,500,000 actions non encore émises, au prix que ses conseillers en placement jugeront approprié. Elle peut se servir de cet argent pour payer les obligations.

Si elle avait été aussi avisée que le sont ordinairement ces sociétés pétrolières, elle aurait vendu les 3,500,000 actions lorsque chaque action valait plus de \$100 l'été dernier et elle aurait amassé assez d'argent pour solder la plus grande partie de cette dette consolidée qui lui pèse sur les épaules, à l'heure actuelle.

Je désire remercier les membres du Comité d'avoir bien voulu m'écouter avec attention et je veux les assurer que je m'oppose catégoriquement à toute modification touchant l'organisation de cette société à l'heure actuelle. Si, lorsque cette société a demandé sa charte fédérale au parlement, elle lui avait laissé entendre qu'après une période d'exploitation d'une ou deux années elle subdiviserait son capital social selon une proportion de cinq actions pour une, je puis vous assurer que si j'avais fait partie de votre Comité, je ne lui aurais pas accordé sa charte. Certaines personnes ont constaté que nous avons été exploités au Canada, et je n'insinue rien au sujet de la présente société. Mais j'affirme que nous avons été exploités plusieurs fois, et certaines personnes des États-Unis ne peuvent sentir certaines de nos sociétés, à cause de ce qu'elle ont manigancé à l'égard de leur capital social, en particulier les diverses subdivisions d'actions.

J'affirme que nous côtoyons un pays de 160 millions d'habitants qui désirent placer de l'argent dans ce qu'ils considèrent être une entreprise fiable, et je ne crois pas qu'il existe au Canada une entreprise plus solide que la société *Trans Mountain Oil Pipe Line*, à laquelle je ne suis pas affilié. Les possibilités d'avenir de ce pipe line à l'égard des habitants de l'Ouest canadien sont tellement formidables que les mots nous manquent pour en parler.

Si une guerre éclate dans le Proche-Orient, tout le littoral du Pacifique dépend de la société *Trans Mountain Oil Pipe Line* pour les produits pétroliers. En outre, nous pouvons produire aujourd'hui, au Canada, environ un million de barils de pétrole par jour. A l'heure actuelle nous produisons environ 400,000 barils par jour.

J'ai été plutôt étonné de constater qu'une des sociétés les plus importantes de ce réseau, qui se présente de temps à autre devant le Gouvernement du Canada et les municipalités du Canada pour qu'ils lui accordent de grands privilèges à l'égard de l'exploitation et de la mise en valeur du pays et de l'établissement de ses installations à travers le pays, j'ai été étonné de constater, dis-je, qu'à une époque où l'Ouest canadien traverse une crise de chômage et tente désespérément de se débarrasser de son pétrole, une des plus importantes sociétés de ce réseau garantissant ces obligations, a importé 500,000 barils de pétrole du Bornéo britannique, le président actuel de cette société ayant déjà été un des directeurs de la société. Je le comprends difficilement, parce que

nous, Canadiens, essayons de mettre en valeur les ressources naturelles de notre pays; j'affirme que le Parlement du Canada doit être félicité d'avoir aidé ces sociétés et ces individus à mettre en valeur les ressources du Canada.

J'ai été plutôt étonné lorsque cette société importante qui achetait environ 30,000 ou 40,000 barils par jour a avisé la société qu'elle n'achèterait plus de pétrole d'elle, et lorsqu'elle a commencé à en acheter sur d'autres marchés.

Toutefois ces mêmes sociétés viennent vous demander aujourd'hui, à vous qui devez répondre de vos actions aux habitants du Canada, et qui vous torturez les méninges pour essayer de développer des marchés pour les divers produits de notre pays, de leur accorder ces privilèges, tandis qu'elles n'achèteront même pas le pétrole produit dans votre pays.

Messieurs, je vous demande ce qui se passe? J'ai peut-être abusé de votre attention. J'espère avoir expliqué les raisons pour lesquelles je m'oppose à cette situation.

Je suis convaincu que si le Parlement du Canada, et je ne veux pas jeter le blâme sur ce Comité ni sur personne d'autre, par l'entremise de ses représentants élus faisant partie de ce Comité, permet à cette société de subdiviser ses actions, d'ici un an, pour ma part, je ne serai plus actionnaire de la société, et je sais que des centaines d'autres personnes qui y ont placé de l'argent sont du même avis. 90 p. 100 de ces actions subdivisées sont devenues presque sans valeur. Je puis vous signaler le cas de certaines compagnies de l'Ouest canadien dont les actionnaires ont payé de \$2 à \$5 chacune des actions, qui ayant été subdivisées, valent à l'heure actuelle peut-être 5, 10 ou 15 cents chacune.

Je tiens à dire qu'on devrait permettre aux administrateurs de cette société de l'administrer en toute liberté; mais je crois sincèrement que le Comité devrait réfléchir avant de leur accorder ce privilège qui, au dire de leur conseiller juridique, a pour but de leur enlever l'obligation qui leur incombe à l'égard de cette dette consolidée.

M. DRYSDALE: Puis-je poser quelques questions à M. Pearce?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. DRYSDALE: Vous avez signalé que vous étiez un important actionnaire. Combien d'actions détenez-vous?

M. PEARCE: 25,000 actions.

M. DRYSDALE: Combien les avez-vous payées?

M. PEARCE: Environ 2 millions.

M. DRYSDALE: Quel est ce montant? Je ne suis pas très fort en calcul.

M. PEARCE: Je les ai payées de \$25 à \$105 l'action.

M. DRYSDALE: Quelle est la valeur marchande actuelle des actions?

M. PEARCE: \$60 l'action.

M. DRYSDALE: A votre avis, quelles répercussions aurait sur la valeur marchande cette subdivision de cinq actions pour une?

M. PEARCE: Je crois que la valeur des actions baissera immédiatement.

M. DRYSDALE: A quelle valeur?

M. PEARCE: Je ne puis le deviner, mais j'aimerais pouvoir le faire.

M. DRYSDALE: Vous dites que vous possédiez 25,000 actions?

M. PEARCE: C'est exact, 25,500.

M. DRYSDALE: Savez-vous quelle serait la valeur des actions détenues par les autres actionnaires? Votre part est-elle considérée comme étant exceptionnellement élevée?

M. PEARCE: Non. Je connais plusieurs personnes qui possèdent 4,000, 5,000 ou 6,000 actions.

M. DRYSDALE: Savez-vous quels ont été les acheteurs des actions vendues par les diverses sociétés pétrolières?

M. PEARCE: Je l'ignore, je crois que la société *Canadian Oil Petrol* est représentée ici aujourd'hui. Elle pourrait vous dire à qui elle a vendu ses 110,000 actions.

M. DRYSDALE: Vous ne le savez pas?

M. PEARCE: Non.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser?

Merci beaucoup, monsieur Pearce.

Messieurs, le préambule est-il adopté?

Adopté.

Article 1—Subdivision des actions.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, en signalant les buts visés par la société, M. Hurd a déclaré qu'elle s'intéresse d'abord à une plus grande participation du public. Il y avait une certaine confusion dans mon esprit quant au nombre d'actions acquises au début par les diverses sociétés pétrolières et quant aux destinataires de ces actions. M. Hurd pourrait-il nous donner le nombre total des actions vendues par les sociétés pétrolières et les noms des destinataires de ces actions?

M. RENWICK: Parlez-vous de la société *Union Oil Company* qui a vendu 100,000 actions?

M. DRYSDALE: Oui, ce fut l'une d'elles.

M. RENWICK: Elle a vendu environ 200,000 ou 250,000 actions achetées au début. Vous aimeriez savoir quels ont été les destinataires de ces actions, n'est-ce pas?

M. DRYSDALE: Oui.

M. J. H. MCQUARRIE (*secrétaire de la Trans Mountain Oil Pipe Line Company*): Monsieur le président, j'ignore quels ont été les destinataires précis de ces actions. Nous supposons qu'elles ont simplement été vendues sur le marché public.

M. DRYSDALE: Ont-elles été toutes vendues au Canada?

M. MCQUARRIE: Oui, à ma connaissance. Ces actions ne figurent sur la liste d'aucune bourse américaine.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Cette société n'est pas considérée comme un voiturier public de pétrole: elle transporte le pétrole en vertu d'un contrat particulier, n'est-ce pas?

M. MCQUARRIE: Elle n'a pas été constituée en voiturier public mais elle agit tout comme si elle l'était.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Supposons qu'une des sociétés qui détient une partie des actions de la *Trans Mountain Oil Pipe Line Company* possède une source de pétrole à l'extérieur du Canada dont les frais de production sont plus bas; si un producteur entièrement canadien* désirait utiliser les pipelines, vous pourriez refuser à cette société de transporter son pétrole, selon votre bon plaisir, n'est-ce pas?

M. MCQUARRIE: J'en doute fort. Je crois que nous serions très contents de le transporter.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Rien ne vous oblige d'accepter comme client un producteur entièrement canadien?

M. MCQUARRIE: Au contraire, la Commission des transports du Canada a le pouvoir de constituer notre société comme voiturier public.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Mais elle ne l'a pas encore fait?

M. McQUARRIE: Non, mais la société a toujours agi comme si elle l'était, et c'est ce qu'elle a en vue.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): A l'heure actuelle, rien ne vous empêche de passer un contrat avec une autre société productrice de pétrole?

M. McQUARRIE: Nous avons publié un tarif indiquant que nous traiterons équitablement tous les voituriers. Le tarif publié est ainsi conçu: "Lorsque certains expéditeurs offrent au voiturier de transporter une plus grande quantité de pétrole que celle qui peut être transportée en vertu du tarif, le transport fourni par le voiturier est réparti équitablement parmi les expéditeurs."

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Qui a établi ce tarif?

M. McQUARRIE: Le conseil d'administration qui le dépose auprès de la Commission des transports.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Voulez-vous en donner lecture de nouveau?

M. McQUARRIE: Il est ainsi conçu: "Lorsque certains expéditeurs offrent au voiturier de transporter une plus grande quantité de pétrole que celle qui peut être transportée en vertu du tarif, le transport fourni par le voiturier est réparti équitablement parmi tous les expéditeurs." En d'autres termes, il est...

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Fixé au prorata.

M. McQUARRIE: C'est exact. Nous indiquons dans notre tarif la quantité de pétrole que nous nous engageons à transporter, et nous disons que nous accepterons des soumissions pourvu que la qualité du pétrole soit conforme au tarif et pourvu que la quantité y soit également conforme. En réalité, nous acceptons de transporter tout le pétrole des sociétés qui présentent des soumissions conformes au tarif. Par conséquent, en vertu de notre tarif actuel, nous transportons tout le pétrole, peu importe les soumissionnaires.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): S'agit-il d'un document très long.

M. McQUARRIE: Il compte quatre pages.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Peut-on en déposer un exemplaire?

M. McQUARRIE: Certainement.

Le PRÉSIDENT: Si le Comité est d'accord, on peut le publier en appendice. Assentiment.

(Voir appendice A.)

M. WRATTEN: Pourquoi la société désire-t-elle subdiviser ses actions dans la proportion de cinq pour une au lieu de vendre les autres 3 millions et demi d'actions qu'elle possède?

M. McQUARRIE: Selon nos conseillers financiers, il est avantageux du point de vue des affaires de conserver des actions dans notre caisse. Ils croient que le trésor ne devrait pas être dépourvu d'actions. Pour amasser des fonds additionnels dans le passé, il a fallu quelquefois offrir des actions ou des droits d'acheter des actions rattachées à des obligations. Il serait impossible de se procurer des capitaux de cette façon si la caisse ne renferme aucune action. Nous ne pouvons pas prévoir quel sera l'état du marché des obligations au moment où nous désirerons recruter de nouveaux capitaux. Si nous nous départissons de nos actions et si nous avons un besoin pressant d'argent en vue de l'expansion de notre société il pourrait être difficile de nous procurer cet argent à un prix raisonnable.

M. WRATTEN: D'autre part, si ce que M. Pearce a déclaré est vrai, et si vous aviez l'occasion de vendre certaines de ces actions à \$140 chacune, pourquoi n'en avez-vous pas profité pour amasser de l'argent dans votre caisse? Vous auriez eu de l'argent en vue de vos travaux d'expansion.

M. MCQUARRIE: C'est exact, mais cela dépend du moment où on désire avoir cet argent. Il se peut que nous en ayons besoin aujourd'hui, ce qui n'est pas le cas, mais ces actions ne vaudraient aujourd'hui que \$60. Il se peut que les actions ne valent pas \$140 chacune au moment où on a besoin de l'argent.

M. WRATTEN: Il me semble que si vous aviez été habiles, vous auriez vendu ces actions lorsqu'elles valaient \$140 chacune pour placer cet argent à 6 p. 100 d'intérêt, et vous l'auriez pour vos travaux d'expansion.

M. MCQUARRIE: Si nous avions su ce qui devait arriver, nous serions tous millionnaires à l'heure actuelle.

M. WRATTEN: C'est ce qui est apparemment arrivé, car les actions valaient presque \$140 chacune à un certain moment.

M. MCQUARRIE: Cela est très vrai; mais si nous avions vendu sur le marché 3 millions et demi d'actions, il est probable que le prix ne serait pas demeuré très longtemps à \$140 l'action.

M. WRATTEN: Vous n'auriez pas eu à vendre les 3 millions et demi d'actions en vue de vous amasser une somme rondelette pour l'expansion future?

M. MCQUARRIE: C'est exact. Cependant, la société aura toujours l'occasion de se procurer de l'argent par la vente d'actions. Elle se propose d'employer le meilleur moyen, au dire de ses conseillers financiers, pour se procurer de l'argent.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, je remarque qu'il est dit dans la note explicative "on croit", et je répète ce passage, "Que le prix unitaire inférieur et le nombre d'actions supérieur devraient encourager une plus vaste distribution des actions de la Compagnie parmi les épargnants canadiens et faciliteraient ses opérations de financement." Quelles sont ces opérations projetées de financement? Cette expression me semble plutôt vague.

M. MCQUARRIE: Je devrais peut-être inviter M. Taylor, trésorier de notre société, à répondre à cette question.

M. R. F. B. TAYLOR (*trésorier de la Trans Mountain Oil Pipe Line Company*): Auriez-vous l'amabilité de répéter cette question?

M. DRYSDALE: Il semble, en termes très simples, que vous désirez que le Parlement adopte ce bill pour les deux raisons indiquées par votre conseiller juridique: vous espérez qu'une plus grande partie du public participe à l'achat de ces actions, bien que vous ayez été incapable d'indiquer s'il y avait eu une plus grande participation du public dans l'achat des 200,000 actions vendues par la société pétrolière. Vous dites en outre que cette subdivision est nécessaire pour faciliter les opérations futures de financement de la société. La première question qui se présente à mon esprit est la suivante: est-il nécessaire que le capital social soit de 25 millions, et non de 10 millions ou de 15 millions? Ensuite, quelle est la nature de l'expansion projetée, quel est le montant envisagé, et vers quel moment aura lieu d'après vous cette future opération de financement de la société?

M. TAYLOR: Pour répondre d'abord à la deuxième partie de la question, je dois dire que la société ne projette, à l'heure actuelle, aucune opération future de financement. Nous ne connaissons aucunement le moment où il sera nécessaire de recueillir plus d'argent. Nous avons à l'heure actuelle une installation pouvant transporter trois fois plus de pétrole que la quantité que nous transportons maintenant, de sorte que le besoin de sommes additionnelles ne se ferait pas sentir avant un certain temps.

M. DRYSDALE: Dans ce genre d'entreprise, le financement peut-il se prévoir en mois ou en années, où s'agit-il d'un besoin immédiat, d'une question de jours?

M. TAYLOR: D'après notre expérience, nous n'avons pu faire face, dans une période relativement courte, à un volume accru de transport.

Par exemple, nous avons dû l'an dernier nous procurer de l'argent assez rapidement, ce qui pourrait arriver de nouveau. Quelqu'un a parlé des troubles au Moyen-Orient. Si cela arrivait et si le volume du transport s'accroissait à un rythme alarmant, nous devrions peut-être recueillir rapidement de l'argent en vue d'une expansion future.

Quand nous parlons d'expansion future, nous avons en vue des sommes importantes. Je crois que notre prochaine expansion comporterait 30 millions de dollars.

M. DRYSDALE: Quand ce besoin de 30 millions se fera-t-il sentir: dans un an, cinq ans, dix ans, ou vingt ans?

M. TAYLOR: Je ne puis pas répondre à cette question, car elle est liée aux événements mondiaux.

M. DRYSDALE: Le problème qui me rend perplexe est le suivant: vous dites que vous avez besoin d'argent et vous ne savez pas quand vous en aurez besoin ni le montant dont vous aurez besoin. Pourquoi êtes-vous ici?

M. TAYLOR: Pour répondre brièvement, je dirai qu'il est très possible que nous ayons besoin de cet argent bien avant que le Parlement consente à cette subdivision.

M. DRYSDALE: Il y a certainement un motif qui pousse la compagnie à demander cette subdivision à l'heure actuelle plutôt que lorsqu'elle aura besoin de cet argent, mettons dans un an, deux ans ou trois ans.

M. TAYLOR: Nous avons entrepris ces démarches à l'automne de 1956. Nous voulons être prêts pour le prochain financement. Depuis cette date, nous avons eu besoin d'autres sommes et nous avons vendu d'autres obligations.

M. DRYSDALE: Vous n'avez aucune idée, à l'heure actuelle, de votre expansion future?

M. TAYLOR: Non, nous ne savons pas à quel moment de l'avenir.

M. DRYSDALE: D'aucune façon? Vous ne tentez pas de prévoir votre expansion?

M. TAYLOR: Non. Elle n'aurait lieu que lorsque notre volume d'affaires l'exigerait. Il se peut que M. Morrison veuille ajouter certaines observations.

M. D. M. MORRISON (*président de la Trans Mountain Oil Pipe Line Company*): Pour répondre à cette question, je dois dire que nous avons dû faire face subitement à une grande demande et qu'il nous a fallu financer des travaux très rapidement. La dernière expansion a été subite, et elle a coûté très cher. Nous nous sommes alors préparés pour de futures opérations de financement, vu que nos prévisions indiquaient que notre volume d'affaires continuerait d'augmenter. Dans l'intervalle, nous avons perdu cette affaire.

Bien qu'un besoin de financement ne semble pas imminent à l'heure actuelle, il pourrait surgir n'importe quand. Notre puissance actuelle maximum s'élève à 250,000 barils par jour. Nous aurions pu expédier 300,000 à 400,000 barils par jour en 1957 durant la crise de Suez si nous avions été outillés en conséquence.

Nous voulons être prêts à financer nos travaux de la meilleure façon possible dans le cas d'une situation semblable, et cette méthode nous serait indiquée par nos conseillers financiers au moment voulu.

M. DRYSDALE: Vos conseillers financiers vous recommanderaient de viser à un rendement maximum?

M. MORRISON: La direction y verrait.

M. DRYSDALE: Vous auriez comme objectif le transport de, mettons, 300,000 ou 400,000 barils?

M. MORRISON: C'est exact.

M. DRYSDALE: Quel montant d'argent devriez-vous investir pour augmenter votre puissance actuelle à 300,000 barils?

M. MORRISON: Je ne puis vous fournir le montant précis, mais nous avons établi un programme graduel d'expansion qui nous permettrait de transporter jusqu'à 600,000 barils. Nous avons déjà acheté des tuyaux additionnels qui se trouvent dans un champ de la Colombie-Britannique et qui nous permettraient de transporter environ 288,000 barils de pétrole.

M. DRYSDALE: Combien cela coûterait-il?

M. MORRISON: 12 ou 14 millions de dollars plus le coût des tuyaux. Nous avons projeté d'augmenter notre rendement à 300,000 barils.

M. DRYSDALE: Quel en serait le coût?

M. MORRISON: Environ 30 ou 35 millions, si je ne m'abuse, y compris le coût des tuyaux. Nous pourrions ensuite augmenter notre rendement à 400,000, 500,000 et 600,000 barils. On nous a indiqué que ces besoins se feraient sentir vers 1962, 1963 ou 1964 ou à un certain moment au cours de cette période.

M. DRYSDALE: Quels seraient les frais de votre programme d'expansion en vue d'un rendement maximum?

M. MORRISON: 200 millions ou plus. Je cite ces chiffres de mémoire.

M. DRYSDALE: Pour revenir à la déclaration de M. Pearce, quelle répercussion aurait à l'heure actuelle, à votre avis, sur la valeur marchande des actions détenues par un actionnaire, la subdivision des actions en proportion de cinq pour une?

M. MORRISON: Je dois vous dire que la dernière fois que nous avons consulté les courtiers en finance à ce sujet, ils nous ont indiqué que nous devrions exécuter certaines opérations de financement et que nous devrions peut-être offrir des droits de souscription; dans le cas d'une émission d'obligations, nous serions peut-être obligés d'y annexer des droits de souscription. On ne peut offrir la moitié d'une action. Si on veut émettre un certain nombre d'actions valant environ \$20 pour accompagner les obligations, et que les actions valent \$150 chacune, on ne peut donner un cinquième d'action. A mon avis, il est plus facile d'agir de cette façon. Je ne suis pas financier, mais il semble qu'on a une plus grande latitude si les unités sont plus petites.

M. DRYSDALE: En ce qui a trait à une plus grande participation du public, dans quelle mesure, selon vos conseillers financiers ou vos courtiers, les actions seront-elles achetées par le public canadien?

M. MORRISON: Je suppose qu'elles seront toutes achetées. Je ne crois pas que les sociétés pétrolières en achètent d'autres.

M. DRYSDALE: Aurait-on l'intention de vendre toutes les actions au Canada et aucune aux États-Unis?

M. TAYLOR: A moins d'avoir en vue un nouveau financement, la subdivision n'a pas pour résultat de mettre d'autres actions sur le marché.

M. DRYSDALE: Je le sais bien.

M. TAYLOR: La plus grande distribution qui résulte de la subdivision ne fait que permettre à plus d'actionnaires de la société de faire affaire entre eux; comme nous avons à l'heure actuelle environ 7,000 actionnaires, nous en aurions huit, neuf ou dix mille à la suite de la subdivision.

M. DRYSDALE: Je sais que le même nombre de personnes posséderont cinq actions au lieu d'une seule et, vu la valeur marchande inférieure des actions, je présumerais qu'un plus grand nombre de personnes se répartiraient vraisemblablement une plus grande quantité d'actions. A ce sujet, j'aimerais

savoir quel serait le nombre de ces nouvelles actions qui seraient émises, combien seraient achetées par le public, et ce qu'en pensent les maisons de placement qui, à mon sens, auraient une certaine expérience de ces choses et pourraient fournir une indication à ce sujet.

M. MORRISON: Ces actions iraient aux détenteurs actuels.

M. RENWICK: Monsieur le président, nous avons demandé aux conseillers canadiens en placement, la *McLeod, Young, Weir and Company* et la *Wood, Gundy and Company*, de Toronto, de nous donner leur avis en ce qui concerne la subdivision projetée des actions. Voici une lettre qu'ils m'ont fait parvenir.

M. DRYSDALE: J'aimerais bien qu'on en donne lecture.

M. RENWICK: Cette lettre est adressée à la société et est signée par *McLeod, Young, Weir and Company* et par *Wood, Gundy and Company*:

Messieurs,

En ce qui concerne l'autorisation que vous avez demandée au Parlement du Canada pour subdiviser les actions du capital social, nous, comme souscripteurs et distributeurs des actions au moment de la première émission publique, nous croyons qu'il nous appartient de faire les observations suivantes sur la ligne de conduite projetée.

On peut invoquer deux raisons principales pour appuyer la subdivision du capital social de la société:

1) La création d'une unité plus petite ayant une valeur marchande inférieure fournit l'occasion à un plus grand nombre de personnes de devenir actionnaires de la société.

2) L'augmentation du nombre d'actionnaires de la société devrait faciliter les opérations de financement lorsqu'un capital plus considérable est nécessaire pour l'aménagement d'autres installations.

En demandant l'autorisation de subdiviser les actions, il faut signaler qu'aucune modification n'est apportée au capital versé ni à l'apport que représentent les actions ordinaires, comme l'indique le dernier bilan. La subdivision des actions ne fait que créer un plus grand nombre d'actions et diminue par conséquent la valeur des actions, en conformité de l'échange proposé de cinq nouvelles actions pour chaque action initiale.

Cette mesure ne fait qu'illustrer une tendance favorisée tant par les membres du Parlement que par d'autres personnes à l'effet que les Canadiens soient actionnaires d'entreprises canadiennes. Un exemple remarquable dans ce domaine est celui des banques à charte canadiennes. Autrefois, la valeur au pair de leurs actions était de \$100 et leur valeur marchande s'était tellement élevée qu'une faible partie du public pouvait en être propriétaire et il était devenu très difficile d'obtenir d'autres capitaux pour faire face aux besoins de l'expansion. Afin de rectifier cette situation, les banques à charte ont demandé la subdivision de leurs actions au Parlement qui l'a approuvée, dans une proportion de dix actions pour une, lors de la révision de la Loi sur les banques en 1944. Depuis lors, le nombre d'actionnaires des banques à charte canadiennes a augmenté d'environ 65 p. 100, tandis que ces actionnaires ont fourni presque 230 millions en capitaux additionnels.

Un certain nombre de sociétés canadiennes importantes d'assurance-vie, qui devaient envisager une situation semblable, ont demandé et ont obtenu la permission, au cours de la période allant de 1951 à 1953, inclusivement, de subdiviser leurs actions dans une proportion de dix pour une et ont également établi le prix de vente de leurs actions en rapport avec la plus large distribution qui en a résulté.

De plus, d'importantes sociétés industrielles telles que *Aluminum Limited*, la Compagnie de téléphone Bell du Canada, la *Consumers' Gas Company* et la *Consolidated Mining and Smelting Company of Canada*

Limited, entre autres, ont constaté qu'il était désirable de subdiviser leurs actions au cours des dernières années pour augmenter le nombre de leurs actionnaires et pour faciliter l'obtention de capitaux additionnels.

Il est intéressant d'étudier la liste des actionnaires de la *Trans Mountain Oil Pipe Line Company*. Lorsque le financement de la société a été entrepris en 1952, 1,500,026 actions ont été émises. De ce nombre 26 actions étaient détenues par les premiers administrateurs et les autres actions étaient réparties ainsi qu'il suit:

670,000 actions aux principales sociétés pétrolières fondatrices, soit l'*Imperial Oil Limited*, la *Shell Oil Company of Canada, Limited*, la *Canadian Gulf Oil Company* (absorbée depuis par la *British American Oil Company Limited*), la *Standard Oil Company of British Columbia Limited*, la *Union Oil Company of California*, et la *Richfield Oil Corporation*.

130,000 actions à la *Canadian Bechtel Limited*, une société de construction qui a entrepris la construction du pipeline de la société.

250,000 actions à des sociétés canadiennes productrices de pétrole autres que les sociétés susmentionnées, et

450,000 actions au public.

Comme on le voit, 30 p. 100 du capital social a été offert au public.

Bien qu'on ait tenté au début de distribuer ces actions au plus grand nombre possible de Canadiens, la possession de ces actions entre les mains du public a eu tendance depuis lors à relever d'un petit nombre de personnes. Cela a été dû en partie au fait que la valeur marchande des actions a tellement augmenté que l'actionnaire moyen est peu intéressé à en acheter à cause de leur coût. Au cours de la période allant du début de 1957 jusqu'à aujourd'hui la cote des actions ordinaires de la *Trans Mountain Oil Pipe Line Company* a varié entre le sommet de \$145.25 et le minimum de \$40.50.

La subdivision des actions de votre société mettrait sur le marché un plus grand nombre d'actions à un prix inférieur. Le prix unitaire inférieur résultant de cette démarche attirera incontestablement plus d'actionnaires canadiens, ce qui amènera une plus vaste distribution des actions de la société.

A ce sujet, nous avons appris d'une société fiduciaire importante que, règle générale, lorsqu'une société subdivise ses actions, elle peut s'attendre à une augmentation de 10 p. 100 du nombre des actionnaires au cours de l'année qui suit cette opération et que cette augmentation, avec le temps, finit par atteindre 15 p. 100 et plus.

La subdivision des actions accompagnées d'une baisse de leur prix de vente faciliterait incontestablement une opération de financement au moyen d'actions ordinaires de la société. Jusqu'ici, l'expansion de l'entreprise a été financée par le remploi des bénéfices et la vente d'obligations première hypothèque. Tôt ou tard, le sommet du financement possible en vertu de l'acte de fiducie régissant les obligations actuellement en cours sera atteint. La société devra alors trouver d'autres moyens de recueillir des capitaux. Le seul moyen de recruter des capitaux permanents, c'est la vente d'actions du capital social. Si les actions de la compagnie peuvent se vendre sur un marché plus vaste, il est possible d'avoir de meilleures conditions de financement, vu que les actions peuvent être vendues au prix inférieur qui résulterait d'une subdivision des actions de la société.

Si l'on fait un relevé des opérations de financement au moyen d'actions ordinaires au cours des dernières années, sans tenir compte de l'offre de droits, on constate qu'il est plus facile de placer des actions dont le prix de vente est de \$10 à \$25 que celles dont le prix de vente est plus élevé. Le prix de souscription moyen de 17 émissions importantes, par les sociétés dont la liste paraît dans le tableau ci-joint, s'établissait à \$16.24 l'action. Le prix de vente le plus élevé était de \$40 l'action et le plus bas, de \$4.50. Le prix de vente de 6 émissions sur 17 était de moins de \$11 l'action, et dans le cas d'une seule émission il s'élevait à plus de \$27.50 l'action.

Pour les raisons susmentionnées, nous sommes convaincus que la subdivision projetée des actions de la société n'est pas seulement opportune mais qu'elle constitue également une mesure constructive. En permettant une répartition plus vaste des actions en les offrant à un prix inférieur, on ne fait qu'adopter les méthodes actuelles de financement, ce qui permettra à la société de répondre plus facilement à ses besoins futurs en matière de capitaux, compte tenu de tous les autres facteurs.

M. HOWARD: Monsieur le président, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les observations faites par M. Pearce qui s'oppose à la subdivision des actions visée par le présent bill. Vu que M. Pearce est sans doute un actionnaire particulier, et un des plus importants, il exprime probablement l'opinion d'un certain nombre d'autres actionnaires qui détiennent un moins grand nombre d'actions.

Je pense que nous serions bien avisés de tenter d'avoir l'opinion de certains autres actionnaires relativement à cette subdivision des actions; c'est pourquoi je propose que le Comité ne poursuive pas l'étude du bill mais qu'il communique avec chacun des actionnaires pour les inviter à comparaître devant le Comité ou à faire part par écrit aux membres du Comité de leur opinion concernant le bill.

M. FISHER: J'appuie cette proposition.

Le PRÉSIDENT: Un avis public concernant le présent bill a paru dans tous les journaux. Je doute que nous puissions pressentir tous les actionnaires, parce que les actions ne cessent de passer de l'un à l'autre actionnaire. J'en doute fort, monsieur Howard. A mon sens, cette mesure retarderait l'adoption du bill peut-être d'une ou de deux années encore.

M. HOWARD: J'ai peut-être dit dans ma proposition "chaque actionnaire", mais je substituerai à cette expression la suivante "ceux qui sont en mesure de nous aviser à l'heure actuelle". Je ne prétends pas que si j'étais actionnaire aujourd'hui et si je vendais mes actions demain, vous devriez tenter de me pressentir à cet égard. A mon sens, nous devrions pressentir tous les actionnaires que nous connaissons à l'heure actuelle.

M. RENWICK: Je ferai remarquer au Comité que le règlement autorisant cette demande en vue de la subdivision des actions de la société a été étudié lors d'une réunion des actionnaires tenue en janvier 1957. Il a été alors adopté par les actionnaires, qui avaient été avisés à titre d'actionnaires du but de la réunion. Ces actionnaires ont approuvé la mesure prise par la société.

M. WRATTEN: Combien d'actionnaires étaient présents à cette réunion?

Le PRÉSIDENT: M. McQuarrie répondra à cette question dans un instant.

M. WRATTEN: J'ai une autre question, monsieur le président. Elle a trait à la motion dont nous sommes saisis présentement. Il s'agit d'une question posée par M. Drysdale et que le président a très bien évitée. M. Drysdale a

demandé au président quelle était son opinion relativement au prix qui serait demandé pour les actions si elles étaient subdivisées dans une proportion de cinq à une. J'ai remarqué qu'il a très bien contourné cette question. Me donnerait-il maintenant son opinion?

M. MORRISON: Je n'ai pas entendu cette question.

Le PRÉSIDENT: Je pense que M. Taylor pourrait faire une observation là-dessus.

M. TAYLOR: Le résultat immédiat serait que le prix serait divisé par cinq.

M. WRATTEN: C'est exact.

M. TAYLOR: Il se peut que le marché manifeste un léger fléchissement, mais nous avons lu dernièrement plusieurs articles parus aux États-Unis, d'après lesquels le prix serait divisé selon la proportion de la subdivision; la cote ne change presque pas à moins qu'on annonce à l'occasion de la subdivision que le dividende a haussé.

M. WRATTEN: Si je comprends bien, le prix actuel d'une action est d'environ \$60.

M. TAYLOR: C'est exact.

M. WRATTEN: Cette subdivision diminuerait donc ce prix à environ \$12 l'action, n'est-ce pas?

M. TAYLOR: Oui.

Le PRÉSIDENT: M. McQuarrie peut maintenant vous donner le chiffre que vous avez demandé.

M. McQUARRIE: Lors de la réunion générale spéciale de la société tenue le 8 janvier 1957 et à laquelle on a adopté cette résolution particulière concernant la subdivision des actions, 1,062,581 actions étaient représentées en personne ou par procuration.

M. WRATTEN: Auriez-vous le nombre d'actionnaires présents?

M. McQUARRIE: Cinquante-trois actionnaires étaient présents détenant 5,326 actions, et le solde des actions était représenté par des procurations envoyées à la réunion.

M. DRYSDALE: Quel pourcentage des actionnaires était nécessaire pour adopter cette résolution? N'est-ce pas les deux tiers?

M. TAYLOR: Je crois que oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur le président, je désire poser deux ou trois questions qui ont plus ou moins de suite.

Je désire poser la première question au trésorier de la société. N'est-il pas vrai que le prix des actions, après la subdivision des actions, dépendra du but envisagé par ladite subdivision? Autrement dit, si la société vendait des actions fractionnées en vue de retirer des obligations, cela n'aurait-il pas vraisemblablement comme résultat de réduire le prix des actions en général, parce que les gains nécessaires pour vendre des actions sont plus élevés que les gains nécessaires pour solder les frais d'intérêt sur les obligations?

M. TAYLOR: La société ne se propose pas de vendre d'autres actions.

Pour revenir à votre première déclaration, le but de cette opération est simplement de subdiviser les actions. Nous n'avons pas d'autre but.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Prétendez-vous sérieusement que le but envisagé n'est pas de vendre d'autres actions?

M. TAYLOR: Le but de la subdivision est de faciliter la vente des actions dans l'avenir. Nous vendrons alors les actions à un prix conforme au prix courant de vente et non conforme au prix de vente actuel.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): La société a été constituée en 1951. Quand a-t-elle commencé son exploitation?

M. TAYLOR: En octobre 1953.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Vous avez demandé au Parlement, en 1955, l'autorisation d'effectuer une subdivision des actions, n'est-ce pas?

M. TAYLOR: Non pas en 1955 mais en 1957, c'est-à-dire l'année dernière.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Au début de 1957?

M. TAYLOR: Oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Cette observation de la maison *McLeod, Weir and Company* qui établit une comparaison avec le capital social des banques et des sociétés d'assurance est donc trompeuse, vu que les banques et les sociétés d'assurance sont en affaires depuis 50, 60 ou 100 ans tandis que la présente société vient à peine d'être lancée et désire modifier sa structure financière. Ne s'agit-il pas d'une situation trompeuse?

M. TAYLOR: Notre exploitation a commencé en octobre 1953 et la société a perdu \$470,000 dans l'espace de deux mois et demi. Elle a perdu \$1,256,000 durant l'année 1954; elle a gagné \$3,086,000 en 1955, et \$6,991,000 en 1956, de même que \$8,306,000 en 1957. Je dirai en outre, ce que tout le monde saura dans une journée ou deux, que la société avait gagné environ \$300,000 durant la première partie de 1958. Si l'on multiplie ce chiffre par deux on arrive à \$600,000, soit un demi-million de dollars en bénéfice, ce qui n'est pas si mal.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): La dette de 60 millions de dollars était-elle constituée d'obligations?

M. TAYLOR: D'obligations de première hypothèque.

Incidemment, pour être plus précis, je me permets de corriger M. Renwick au sujet de ce chiffre. Le montant initial s'élevait à 65 millions et non à 60 millions.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): A 65 millions?

M. TAYLOR: A 65 millions en 1952. En 1954 nous avons vendu une petite émission de 6 millions et en 1957, une de 30 millions. Avec ce qui a été retiré dans l'intervalle, nous accusons donc une dette consolidée d'environ 100 millions en obligations de première hypothèque.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Quel est le taux d'intérêt que portent ces obligations, est-ce 6 ou 7 p. 100?

M. TAYLOR: Il y a eu différentes séries d'émissions à des taux d'intérêt de 4 p. 100, 8 p. 100 et 4 p. 100, et l'an dernier de 5 p. 100 aux États-Unis et de 5½ p. 100 au Canada.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ces émissions portaient-elles certains droits de souscription, bonifications ou privilèges?

M. TAYLOR: Non, elles ont été vendues à certaines institutions accompagnées des garanties des sociétés pétrolières, comme M. Pearce l'a déclaré, mais sans bonification.

Le PRÉSIDENT: M. Pearce désire prendre la parole.

M. PEARCE: Je ne veux pas interrompre la marche de vos travaux, mais un membre du Comité a posé une question concernant la subdivision des actions. Je pense que cette question a été posée soit à M. Taylor, à M. McQuarrie ou à M. Morrison, le président de la société.

Je pense, messieurs, que vous savez très bien ce qui arrive quand un capital social est subdivisé. Lorsqu'on a annoncé cette subdivision, les actions se vendaient \$100 chacune. Quand l'avis a été envoyé, la valeur des actions a baissé à \$40.50. Je crois que cela répond à la question. Il ne s'agit pas d'une opinion, mais d'un fait.

Pour répondre à une autre question posée par un membre du Comité, M. Taylor a déclaré que la société n'avait pas l'intention de vendre d'autres actions. Pourquoi la société désire-t-elle une subdivision des actions? Est-ce seulement pour contempler les 17,500,000 actions qui remplaceront les 3,500,000 actions dans les caisses de ces sociétés pétrolières importantes?

Je pense qu'il faut poser ces questions qui à mon sens ont trait aux répercussions de la situation en cause. Je ne crois pas qu'on doive s'arrêter à une opinion surtout à celle de la maison *McLeod, Young and Weir* qui a vendu le plus grand nombre d'actions de la société *Trans Mountain Oil Pipe Line Company* au cours de l'an dernier. D'ailleurs elle ne prise probablement pas cette subdivision des actions.

A mon sens, les membres du Comité doivent connaître ces faits. Un comité du Parlement qui étudie une question aussi importante que celle-ci devrait pouvoir se fonder sur des faits et non sur des opinions.

LE PRÉSIDENT: Merci, monsieur Pearce.

M. THOMPSON: Monsieur le président, quant à la proposition faite par M. Howard portant que d'autres actionnaires comparaissent, je ne crois pas qu'elle soit nécessaire parce que je ne suis pas encore moi-même convaincu que ce fractionnement des actions soit nécessaire. La société n'a pas démontré ce matin que ce fractionnement sera nécessaire dans un avenir immédiat. Elle n'a donné au Comité aucune raison motivant un fractionnement immédiat. Compte tenu des observations de M. Pearce au sujet de la baisse de la valeur des actions en conséquence de leur subdivision, et vu que cette subdivision pourrait influer sur la valeur de l'émission actuelle des actions, je ne crois pas qu'il soit sage de la permettre à l'heure actuelle à moins que la compagnie puisse prouver qu'elle a besoin de cet argent dès maintenant.

Si elle désirait procéder immédiatement à l'aménagement de certaines installations, j'appuierais le bill, mais si elle ne peut pas prouver qu'elle a un besoin immédiat de cet argent, je crois qu'il serait préférable d'attendre que ce besoin se fasse sentir, et elle pourra alors se présenter de nouveau devant le Parlement pour demander l'adoption de cette loi.

M. MORRISON: En ce qui concerne le besoin immédiat, messieurs, nous avons tenté de faire adopter ce bill relatif à la subdivision des actions quand ce besoin immédiat s'est fait sentir, c'est-à-dire il y a plus d'un an. Si ce besoin se fait sentir de nouveau, et si nous ne pouvons avoir cette autorisation avant un délai de deux ans ou plus... Je crois que ma réponse est satisfaisante.

M. PEARCE: Puis-je poser une question à M. Morrison?

LE PRÉSIDENT: Allez-y, monsieur Pearce.

M. PEARCE: Monsieur Morrison, n'est-il pas vrai que la société *Trans Mountain Oil Pipe Line Company* est très bien vue sur le marché des obligations?

M. MORRISON: Je l'espère bien, monsieur Pearce.

M. PEARCE: Vous l'avez prouvé par la facilité avec laquelle vous avez recueilli de l'argent dans le passé.

M. MORRISON: Cela n'a pas été trop facile, monsieur Pearce.

Je ne pense pas que nous puissions avoir de meilleure garantie que celle qui est accordée par ces sociétés pétrolières importantes. Il n'existe probablement pas de meilleure garantie. Monsieur Pearce, il est plutôt étonnant de voir que vous soutenez la même opinion que le parti C.C.F. Je suis un peu embrouillé à ce sujet.

M. PEARCE: Je ne m'intéresse certainement pas à cette affaire du point de vue politique. Je ne m'intéresse pas au parti C.C.F. Je ne m'intéresse qu'à la question d'une économie solide.

Le PRÉSIDENT: Très bien, monsieur Pearce, merci beaucoup.

Nous avons une proposition portant que le Comité ne poursuive pas l'étude du bill mais qu'il communique avec chacun des actionnaires les invitant à comparaître devant le Comité ou à faire part par écrit au Comité de leur opinion concernant le bill. Cette proposition a été présentée par M. Howard et appuyée par M. Fisher.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur le président, j'ai une question...

M. WRATTEN: Je ne désire poser qu'une question, monsieur le président.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ma question ne concerne aucunement cette proposition.

Le PRÉSIDENT: Nous étudions actuellement la proposition.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, pour éviter à la compagnie de faire ces dépenses additionnelles et d'envisager toutes ces difficultés, je crois qu'il ressort tout d'abord des observations de M. Pearce que les actionnaires individuels constituent un groupe minoritaire, agissant, je le suppose, par procuration, et que, par conséquent, les sociétés pétrolières n'auraient aucune difficulté à faire adopter cette résolution. En d'autres termes, il n'y aurait pas un nombre suffisant d'actionnaires individuels pour s'y opposer. Il semble que M. Pearce s'inquiète du fait que ces actions qui valent aujourd'hui, mettons \$60, soient subdivisées en cinq; en théorie, chaque action vaudrait \$12. Mais son allégation, ainsi que la question que j'ai soulevée deux ou trois fois et à laquelle je n'ai pas encore eu jusqu'ici de réponse satisfaisante, c'est que vraisemblablement il en résultera que les actions se vendront sur le marché \$10 ou moins de \$12. En d'autres termes, sa part sociale en conséquence de la subdivision devient moindre, quoique le nombre de ses actions soit plus élevé.

J'aimerais que les membres de la société donnent leur avis sur les percussions qu'aurait cette subdivision des actions sur la valeur des actions, ce qui, je crois, constitue l'allégation principale de M. Pearce.

M. TAYLOR: Je le répète, le résultat immédiat serait de diviser le prix de vente par cinq.

Abstraction faite de cette subdivision, les événements subséquents, l'intérêt manifesté sur le marché des actions, ou encore tout autre intérêt d'ordre économique amèneront certaines fluctuations, que la valeur de l'action soit de \$60 avant la subdivision ou de \$12 après. A mon avis, personne ne peut deviner qu'elle sera de \$10 plutôt que de \$14. Ces jours derniers, cette valeur est passée de \$73 à \$60, et non à cause de la subdivision. Comme je l'ai dit, les auteurs de l'article paru aux États-Unis, dans la revue *Harvard Business Review*, concluaient qu'à moins qu'une augmentation des dividendes soit annoncée au moment de la subdivision, les percussions sur le marché ne représentent que la proportion de la subdivision.

M. DRYSDALE: En d'autres termes, vous diriez que chacune de ces actions se vendrait \$12 sur le marché?

M. TAYLOR: Oui, si cette subdivision avait lieu lorsque la valeur marchande s'élève à \$60. Les prochaines transactions se feraient à \$12. Le prix subséquent serait fondé non sur la subdivision mais sur la situation économique générale existant avant cette subdivision.

M. DRYSDALE: Pour être juste envers la société, je m'intéresse aux faits. J'ai certaines difficultés à recueillir des renseignements sur votre expansion, vu que toute intention visant une expansion dans l'avenir immédiat influencerait considérablement sur la vente des actions.

M. MORRISON: Je le suppose, s'il surgissait une situation nécessitant une expansion. Voilà pourquoi, comme M. Pearce l'a mentionné, la valeur marchande des actions est passée de \$100 à \$145. Nous envisagions un volume d'affaires auquel il nous était impossible de répondre. Pendant la crise de

Suez, le Canada aurait pu exporter toute la quantité de pétrole qu'il aurait pu produire. On s'attendait que cette situation durerait très longtemps. Lorsque la navigation par le canal a été reprise, il existait un gros excédent de navires-citernes et de pétrole, et ces navires voyageaient en réalité à perte. Le prix du transport du golfe Persique jusqu'à Puget Sound variait entre 1 ou 2 dollars à quelque \$6 le baril, tandis que le pétrole ne valait que \$1.85. M. Hurd pourrait peut-être rectifier ces chiffres.

M. E. C. HURD (*directeur d'administration à la Trans Mountain Oil Pipe Line Company*): C'est exact.

M. MORRISON: De sorte que le coût du transport représentait à lui seul le double ou le triple de la valeur du pétrole.

M. DRYSDALE: J'ai de la difficulté à comprendre, et peut-être certains autres membres du Comité sont-ils du même avis, les deux raisons alléguées, soit une plus grande participation par le public et la nécessité d'un financement additionnel à un moment donné. Je crois que le Comité comprend difficilement pourquoi il vous est nécessaire de subdiviser ces actions dès maintenant vu que vous ne semblez avoir aucune idée, pour parler franchement, du moment de votre expansion. Voilà uniquement pourquoi j'ai fait cette suggestion. J'ai pensé que si vous aviez l'intention de procéder à une expansion dans un avenir immédiat, vous ne vouliez pas le laisser entendre même au Comité, parce qu'il en résulterait probablement une augmentation de la valeur des actions. Vous constatez certainement le dilemme de M. Pearce, comme actionnaire minoritaire, vu qu'apparemment il ne semble pas pouvoir comprendre pourquoi la subdivision est nécessaire, ce qui aura probablement comme résultat une réduction considérable de sa part sociale.

M. MORRISON: J'ignore si je puis être plus précis. Il se peut que nous devions répondre à une demande subite de pétrole. Nous ne pouvons prévoir le moment de cette demande. Si la production du pétrole subit un arrêt en Iraq, ou dans l'un ou l'autre des pays du Moyen-Orient, cela entraînerait immédiatement un besoin de pétrole canadien venant du littoral du Pacifique. Qui peut prévoir cette éventualité? Nous ne cachons rien du tout; je puis vous montrer toutes nos prévisions et notre directeur d'administration qui se trouve ici peut répondre à toutes les questions que vous lui poseriez relativement au transport du pétrole par notre réseau.

M. DRYSDALE: S'il s'agit d'une expansion, les diverses sociétés pétrolières importantes ne pourraient-elles pas vous financer provisoirement, jusqu'à ce que vous obteniez du Parlement, à ce moment-là, l'autorisation en vue de l'expansion nécessaire?

M. MORRISON: A ma connaissance, elles ne nous ont jamais rien offert.

M. WRATTEN: Je pense que nous nous éloignons davantage de la proposition à l'étude, n'est-ce pas?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): La difficulté que j'éprouve en étudiant cette question n'est pas de savoir si M. Pearce est oui ou non protégé suffisamment, vu que les actionnaires de la société savaient ce qu'ils faisaient lorsqu'ils ont acheté des actions; ils savent que s'il s'agissait d'une société privée, non constituée par une loi du Parlement, nous n'aurions pas cette difficulté. S'il s'agissait d'une société constituée en Ontario ou en Alberta, nous ne nous préoccuperions pas de la protection des actionnaires.

Ma difficulté est tout autre. Si je comprends bien, la société *Trans Mountain Oil* constitue un monopole qui a été accordé par le gouvernement fédéral. Elle a réalisé des bénéfices non seulement à cause de l'expansion du commerce mais parce qu'elle constituait un monopole. Dans ce cas, elle a le droit exclusif de transporter du pétrole des champs pétrolifères de l'Alberta jusqu'aux ports du Pacifique. C'est exact, n'est-ce pas?

M. MORRISON: Nous exploitons le seul pipeline.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): C'est exact. Par conséquent, dans un certain sens, même si vous ne constituez pas un voiturier public, vous êtes en réalité un service d'utilité publique parce que vous fournissez un service. Je ne crois pas qu'il importe tellement que cette subdivision des actions soit prévue ou non pour vous aider à financer de nouveau vos obligations et à obtenir des garanties de ces sociétés pétrolières importantes, ou qu'elle soit prévue pour la convenance de la maison *McLeod, Young and Weir*, pour vous trouver d'autre argent. Je crois d'autre part qu'on n'est pas tout à fait franc en disant qu'aucun projet n'est prévu.

Je suis convaincu que certaines personnes prévoient des projets à la suite de cette subdivision des actions, et je crois que nous avons droit de savoir avec une certaine précision, ce qui arrivera lorsque cette subdivision d'actions sera effectuée. Sera-t-elle employée en vue de l'émission d'autres actions du trésor et du rachat des obligations? Sera-t-elle employée en vue d'augmenter la capacité du pipeline, celle des entrepôts, ou dans un autre but? A mon avis, il doit exister certains projets, si on considère le bref délai dans lequel vous avez tenté de modifier la structure financière. Il se peut bien que les projets de la société dans ce domaine n'aient pas une trop grande portée.

Je crois tout de même qu'il doit exister des projets d'ordre général, et que le Comité a le droit de savoir avec une certaine précision quels sont vos projets, compte tenu du fait que vous possédez un monopole et que vous êtes considéré dans un certain sens comme un voiturier public de pétrole.

M. MORRISON: Il est évident que nous avons des projets très précis relatifs à la construction ou à l'augmentation de la capacité des pipelines et aux frais que cela comportera. Nous ne pouvons pas prévoir quand ces projets deviendront nécessaires, mais ils pourraient le devenir très soudainement. Nous voulons donc être prêts à les financer de la meilleure façon possible de l'avis de notre comité financier.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Avez-vous par exemple certains projets concernant le rachat des obligations de la société?

M. TAYLOR: Non; j'ai cherché l'occasion d'en parler. On n'a aucunement prétendu que nous vendrions nos actions pour racheter la dette actuelle.

Comme M. Renwick l'a fait remarquer, la société possède, à l'heure actuelle, environ 100 millions en obligations et 15 millions en actions, de même qu'environ 14 millions de gains accumulés.

Si nous devons faire face, dans un délai relativement court, mettons une année, à un programme important d'expansion qui coûterait, mettons de 25 à 30 millions de dollars, nous ne pourrions pas, à mon sens, recueillir actuellement l'argent nécessaire au moyen d'obligations. Nous serions obligés de le faire soit en vendant des actions ou des obligations accompagnées d'un boni en actions.

Si nous pouvons réaliser des gains satisfaisants pendant une couple d'années avant de devoir faire face à cette expansion, il est bien possible que nous puissions financer la deuxième phase d'expansion sans avoir à vendre ni obligations ni actions.

J'essaie d'être parfaitement honnête avec vous. Nous n'avons aucun projet de financement, à l'heure actuelle, parce que nous n'en voyons pas le besoin. La prétention selon laquelle nous allons vendre des actions et en utiliser l'argent pour racheter des obligations et libérer de leurs engagements les sociétés qui les ont garanties est sans fondement aucun.

M. PEARCE: Votre conseiller juridique, en réponse à un membre du Comité, a déclaré qu'une partie de ces actions pourrait être employée ou rachat des obligations.

M. TAYLOR: Il n'a pas dit cela, mais il a déclaré qu'elles pourraient être vendues avec les obligations.

M. BATTEN: Le trésorier me donnerait-il, en chiffres ronds, les chiffres relatifs aux bénéfices réalisés par cette société en 1955, 1956 et 1957?

M. TAYLOR: Oui.

M. BATTEN: Je pense que vous les avez déjà donnés.

M. TAYLOR: Pour 1955, les bénéfices se sont élevés à \$3,086,000; en 1956, à \$6,991,000; en 1957, à \$8,306,000.

M. BATTEN: Quel est votre bénéfice prévu pour l'année actuelle?

M. TAYLOR: Moins d'un million de dollars.

M. BATTEN: Oui. La société ne possède-t-elle pas \$3,500,000 sur le capital social qui s'élève à 5 millions?

M. TAYLOR: De ces 5 millions d'actions de capital, 3,500,000 n'ont pas été vendues.

M. BATTEN: Avez-vous l'intention de vendre une tranche de ces 3,500,000 actions?

M. TAYLOR: Pas à l'heure actuelle, qu'il y ait fractionnement ou non. On n'a nullement l'intention, à l'heure actuelle, d'en vendre quelque nombre que ce soit.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): L'expansion de la société viserait-elle particulièrement les entrepôts situés sur la côte? Elle ne viserait pas le doublement du pipeline ni d'autres installations de ce genre?

M. MORRISON: Non, elle viserait essentiellement le prolongement des pipelines. Nous avons déjà installé deux tronçons parallèles, lors de la dernière expansion. Si nous avons eu le volume d'affaires nécessaires et si les besoins s'étaient fait sentir nous aurions éventuellement terminé l'aménagement d'un deuxième pipeline.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): N'est-il pas vrai, si vous aviez le volume d'affaires et si les besoins nécessitaient ce pipeline double et si l'économie était telle que le programme d'expansion des pipelines pouvait l'envisager, que vous n'auriez alors aucune difficulté à financer l'autre pipeline? Vous n'avez eu aucune difficulté à financer le premier pipeline, et vous n'en n'auriez aucune à financer un double pipeline, si vous aviez le volume d'affaires nécessaire au moment où vous en auriez besoin.

M. TAYLOR: C'est comme lorsque vous achetez une maison, il vous faut avoir le tiers du coût de la maison comme premier versement et vous pouvez ensuite emprunter les autres deux tiers.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Mais vous n'auriez aucune difficulté à y arriver parce que ce serait un avantage pour les sociétés pétrolières importantes, qui constituent vos plus importants actionnaires, d'avoir ce nouveau débouché pour leurs produits. Je dirais donc par conséquent, autant que je sache, que vous n'auriez aucune difficulté à réaliser le financement de votre projet au moment où l'expansion sera nécessaire.

M. MORRISON: Le pétrole expédié par l'entremise de notre pipeline ne serait pas nécessairement celui de nos principaux actionnaires. Le transport en est fixé au prorata en Alberta.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je le sais, étant un député de la province d'Alberta. Il me semble toutefois que plus la quantité de pétrole est considérable, plus la proportion au prorata pour les sociétés pétrolières importantes est considérable. Ce n'est que par une quantité totale plus considérable qu'elles peuvent augmenter cette proportion.

M. MORRISON: C'est exact.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Autant que je sache, les sociétés indépendantes ne peuvent vivre à l'heure actuelle dans l'Ouest canadien qu'en ayant leur propre proportion. Cela s'impose. D'autre part, les sociétés pétrolières importantes ne peuvent augmenter leur production qu'en ayant leur part du total. Elles seront donc très intéressées à la construction de ce pipe line. A mon avis, vous n'auriez aucune difficulté à financer votre expansion quand elle deviendra nécessaire.

M. MORRISON: Je crois que la société *Trans Mountain* désire se suffire à elle-même. Il faudra financer l'exploitation de la société *Trans Mountain*, non celle des sociétés pétrolières importantes.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): De toute façon, la majorité de vos actions sont détenues par les sociétés pétrolières importantes.

M. MORRISON: Pas la majorité.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Elles possèdent la majeure partie des actions.

M. TAYLOR: Non; au mois de mars de cette année, les sociétés pétrolières importantes détenaient 570,000 actions, comme nous l'avons mentionné auparavant. D'autres sociétés moins importantes possèdent 50,000 actions, et 882,000 actions ne sont pas détenues par les sociétés pétrolières.

M. TUCKER: Quand a eu lieu la dernière réunion générale des actionnaires?

M. MCQUARRIE: Le 8 avril 1958.

M. TUCKER: Je croyais que la dernière réunion avait eu lieu le 8 janvier 1957?

M. MCQUARRIE: Plaît-il?

M. TUCKER: Je croyais que la dernière réunion annuelle des actionnaires avait eu lieu le 8 janvier 1957.

M. MCQUARRIE: Non; la réunion du 8 janvier 1957 était une réunion spéciale des actionnaires tenue pour étudier le présent bill, entre autre choses. Il s'agit d'une réunion spéciale convoquée pour approuver le présent règlement n° 5.

M. TUCKER: La société tient des réunions annuelles, n'est-ce pas?

M. MCQUARRIE: C'est exact, chaque année. Étant donné le délai, il semblait opportun de tenir une réunion spéciale pour aviser les actionnaires sur le fractionnement projeté des actions, qu'ils ont approuvé.

M. DRYSDALE: Vous avez bien voulu me donner le détail de votre production par baril, en ce qui concerne l'augmentation projetée. Pouvez-vous m'indiquer le temps qu'il faudra consacrer aux différentes étapes de la construction?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Hurd répondra à cette question. Il est l'agent d'administration de la société *Trans Mountain*.

M. DRYSDALE: Pour faciliter le compte rendu, pouvez-vous indiquer également le montant d'argent qui sera nécessaire au moment de chaque expansion.

M. HURD: Je ne serai probablement pas précis.

M. DRYSDALE: Donnez-moi des chiffres approximatifs.

M. HURD: Comme M. Morrison l'a mentionné, nous avons des projets précis de construction en vue d'augmenter la capacité de notre réseau par étapes jusqu'à peut-être 600,000 barils par jour, et même plus; nous pouvons définir le programme chronologiquement par suite d'un important relevé fait par le *Stanford Research Institute* en 1956. Ce relevé indiquait alors qu'il nous faudrait dépasser le chiffre de 250,000, qui constitue notre capacité actuelle, autour de 1961 ou 1962, et qu'il nous faudrait atteindre un chiffre plus élevé au cours des années subséquentes.

Les événements de la crise de Suez indiquent apparemment que cette prévision était basse, à ce stade du programme. Toutefois, le recul général qui s'est manifesté dans la production mondiale de pétrole, l'excédent de pétrole, ainsi que l'excédent de navires-citernes qui en découle, de même que leurs taux de transport inférieurs, ont donné des prévisions bien inférieures aux chiffres prévus par le *Stanford Research Institute* à la suite de son relevé.

M. DRYSDALE: Peut-être M. Hurd peut-il m'aider. Vous dites que vous produisez 250,000 barils par jour. Selon M. Morrison, il pourrait surgir aujourd'hui une certaine situation qui vous obligerait à entreprendre la prochaine étape, soit la production de 350,000 ou 400,000 barils. Il m'a dit que les frais de la première étape s'élèveraient à 13 millions. J'aimerais savoir quel délai sera nécessaire pour atteindre des frais de 15 millions. Cette étape prendra-t-elle un an, six mois, ou dix ans?

M. HURD: Voulez-vous dire pour aménager l'installation?

M. DRYSDALE: Je veux dire les travaux nécessaires pour arriver à la deuxième étape, travaux que j'ignore. Il vous faut procéder par étapes, et vous amassez l'argent nécessaire à leur réalisation. Je suppose que vous prévoyez un délai approximatif pour atteindre cette étape particulière, peu importe le moment où elle sera entreprise.

M. MORRISON: Peut-être cela vous aiderait-il si nous vous brossions un tableau de la situation avant et après la crise de Suez.

M. DRYSDALE: Je ne crois pas que cela soit à propos, monsieur Morrison. Il vous faudra un certain montant d'argent, mettons 15 millions, pour atteindre une étape, qu'elle comporte une production de 400,000 ou 500,000 barils. Il faudra 15 millions pour 400,000 barils et 30 millions pour 500,000 barils. Combien de temps prendra la construction de vos installations pour atteindre cette étape?

M. MORRISON: J'y arrivais. Nous avions un programme bien tracé en vue d'une expansion allant de 200,000 à 300,000 barils, dont on estimait les frais à 70 millions. Voilà des chiffres ronds que je cite de mémoire; ce ne sont pas les chiffres précis prévus par nos ingénieurs. Cette étape devait être atteinte, me semble-t-il, au cours des deux prochaines années.

La crise de Suez s'est ensuite déclarée, et on a décidé d'entreprendre la première étape du programme, et peut-être la deuxième et la troisième. La première étape du programme, au montant de 30 millions, a été réalisée en vitesse, ce qui nous a permis de produire jusqu'à 250,000 barils dans une période de temps relativement courte, eu égard à des travaux d'aménagement de ce genre. Le solde de 70 millions aurait pu faire l'objet de deux autres étapes, dont une aurait fait passer notre production à 288,000 barils, ce qui aurait pu prendre environ 6 mois, si les besoins s'en étaient fait sentir, et s'ils s'étaient manifestés en été. On peut en dire autant de l'étape suivante.

La production ultérieure de 350,000, 400,000, 500,000 ou 600,000 barils dépendrait de l'indice de la courbe relativement au délai.

M. DRYSDALE: Je comprends qu'il s'agit d'une question de temps. Il vous faudra toutefois tenir compte de la période approximative minimum et maximum de construction pour atteindre cet objectif, que ce soit par un programme accéléré ou dans des conditions ordinaires.

M. MORRISON: C'est un travail d'été.

M. DRYSDALE: Qu'en est-il pour passer de 300,000 à 400,000 barils?

M. MORRISON: Qu'en est-il de quoi?

M. DRYSDALE: Du coût, en milliers de dollars. J'aimerais connaître l'élévation de la courbe.

M. MORRISON: Nous n'avons pas apporté les études que nous avons faites sur la construction. Nous avons toutes une série de commandes précises relatives au tuyau. Les frais de construction varieront de temps à autre. Ils s'élevaient, je crois, à \$225 millions pour une production de 600,000 barils. Je donne ces chiffres de mémoire.

M. DRYSDALE: Quel délai serait nécessaire, à compter d'aujourd'hui, s'il vous fallait faire face à cette situation?

M. MORRISON: Tout dépendrait de l'urgence de la situation. Si nous avions le temps nécessaire pour exécuter les travaux de construction, nous pourrions certainement les terminer dans deux périodes, et peut-être dans une seule, parce que nous avons à l'heure actuelle aménagé le tracé, et qu'une grande partie des travaux préliminaires ont déjà été exécutés. Nous avons déjà ce tracé pour la production de 300,000 barils au moment du programme relatif à la production de 250,000 barils.

M. DRYSDALE: Une année alors suffirait, n'est-ce pas?

M. MORRISON: Je ne pourrais pas l'assurer, mais il est certain que deux périodes de construction suffiraient. Je crois que nous pourrions en réaliser une grande partie dans une seule période.

M. McPHILLIPS: En réalité, nous avons à trancher une question de procédure. Cette résolution semble être suspendue au-dessus de nos têtes. Nous devrions en disposer avant de poursuivre la discussion.

Quant à moi, je crois que la proposition n'est pas du tout justifiée parce que la loi exige de ces demandeurs, comme de tous ceux qui font des demandes au Parlement, de faire une publicité à grands frais, en vue d'avertir les actionnaires ou d'autres personnes pour les mettre au courant des mesures qui sont prises. A mon avis, il serait inapproprié de retarder la mise aux voix.

Le PRÉSIDENT: Parlez-vous de la proposition?

M. THOMPSON: Je désire poser une question à M. Morrison. Vous avez parlé de l'expansion et du fait...

Le PRÉSIDENT: Veuillez parler de façon à être entendu.

M. THOMPSON: M. Morrison a parlé d'expansion et a déclaré que la société caresse certains projets en vue de l'expansion si elle s'avère nécessaire à une date indéterminée de l'avenir.

Je suppose que ce serait le cas dans l'éventualité d'une guerre, ou de troubles au Moyen-Orient; à ce moment-là, n'est-il pas vrai que vous n'auriez aucune difficulté à vendre les actions actuelles sans qu'elles soient subdivisées? Auriez-vous de la difficulté à vendre vos actions lorsque le temps de l'expansion sera arrivé?

M. MORRISON: Monsieur le président, on a demandé si nous aurions de la difficulté à financer nos travaux dans le cas d'une situation urgente, n'est-ce pas?

M. THOMPSON: C'est exact.

M. MORRISON: Je crois que oui. Tout dépendrait de la méthode suggérée par le comité des finances. S'il s'agissait de vendre des obligations accompagnées de droits aux actions ordinaires, il serait peut-être alors plus difficile de vendre les obligations à cause de la valeur des droits de souscription. Je prévois que la valeur de ces actions atteindra encore \$150. Si on veut que le prix de droits s'élève à environ \$20, que faudra-t-il faire? Nous ne pouvons pas vendre un cinquième d'une action.

M. THOMPSON: Pourquoi ne pas vendre d'autres actions, monsieur Morrison?

M. MORRISON: C'est le public qui va acheter ces actions, et il préfère apparemment acheter des actions en petites coupures.

M. TAYLOR: Il est impossible de vendre ces actions à un prix bien inférieur à celui du marché; voilà, je pense, le point qu'on oublie.

M. CHOWN: Avant de poser ma question, monsieur le président, je dois déclarer que je possède un petit nombre d'actions dans cette société.

Le financement que vous avez entrepris pour le programme d'urgence à la suite de la crise de Suez est-il celui que vous nous avez décrit et selon lequel les sociétés pétrolières ont garanti les obligations vendues, ce qui a permis d'effectuer ce financement?

M. TAYLOR: Oui, de la même façon qu'on a fait le premier financement, quant aux obligations.

M. CHOWN: Quel montant d'argent avez-vous alors recueilli?

M. TAYLOR: Nous avons recueilli l'an dernier 30 millions.

M. ALLMARK: Monsieur le président, dois-je comprendre que le pipeline était exploité au maximum en 1957?

M. TAYLOR: C'est exact.

M. ALLMARK: Il était exploité au maximum en 1957?

M. HURD: Pas pour l'année entière. Il était exploité au maximum durant la première partie de l'année, mais la proportion a diminué plus tard.

M. ALLMARK: Quelle était alors la capacité d'exploitation pour toute l'année?

M. MORRISON: Nous avons terminé le programme d'expansion à la fin de la crise de Suez.

M. ALLMARK: Je ne demande que des chiffres approximatifs.

M. HURD: Pendant la première partie de l'année, la production était à son maximum, et elle s'élevait non pas à 250,000 barils mais en moyenne à 180,000 barils. La production maximum à la fin du deuxième trimestre était de 200,000 barils. La moyenne pour l'année était d'un peu moins de 155,000 barils.

M. ALLMARK: Vos bénéfices, à ce moment-là, s'élevaient à \$8,350,000. Quels étaient vos bénéfices par action en 1957?

M. TAYLOR: Ils s'élevaient à \$5.52.

M. ALLMARK: \$5.52. Quelle est la puissance de production actuelle?

M. HURD: 250,000 barils par jour.

M. ALLMARK: Quelle est votre production moyenne à l'heure actuelle?

M. HURD: Environ 80,000 barils par jour.

M. ALLMARK: Quels sont vos bénéfices par action à l'heure actuelle?

M. TAYLOR: 23 cents pour les premiers six mois.

M. WRATTEN: Monsieur le président, allez-vous mettre la proposition aux voix maintenant?

M. HORNER (*Jasper-Edson*): En ce qui a trait à la proposition, monsieur le président, je me demandais s'il serait sage que le Comité reçoive l'opinion d'autres organismes indépendants à ce sujet. Je songe particulièrement à la *Canadian Petroleum Association* et peut-être à d'autres courtiers en valeurs. Nous devrions peut-être étudier d'autres opinions concernant les répercussions de ce fractionnement. A mon sens, nous n'avons pas été suffisamment informés ce matin, et je crois que nous devrions avoir à cet égard l'opinion de personnes de l'extérieur.

Le PRÉSIDENT: Vous avez eu l'opinion de la maison *McLeod, Young, Weir and Company*.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Oui, mais c'est une seule opinion d'une société qui est sans aucun doute intéressée dans cette transaction. Je crois que nous devrions avoir l'opinion de personnes indépendantes.

Le PRÉSIDENT: C'est cette société qui organise la transaction.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Sans aucun doute, elle est intéressée dans cette transaction.

M. TAYLOR: Je veux simplement dire,—c'est peut-être une insinuation injuste,—que s'il n'y a qu'une subdivision des actions, ni la société *McLeod, Young, Weir and Company* ni la société *Wood-Gundy* ne réaliseront des bénéfices.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): C'est exact, s'il n'y a qu'une subdivision, mais si l'activité augmente, si on projette de vendre des actions dans un avenir prochain, ces sociétés y sont intéressées.

M. TAYLOR: De tels projets n'existent pas.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): La maison *McLeod, Young, Weir and Company* joue le rôle de conseiller financier et, à mon sens, nous devrions avoir l'opinion de personnes indépendantes sur cette question.

M. MORRISON: Ne pourrions-nous pas nous inspirer de l'article paru dans la publication mentionnée par M. Taylor? Il s'agissait d'une étude partout sur quelque 70 sociétés américaines importantes qui avaient subdivisé leurs actions. On y donnait des statistiques sur les répercussions de ces subdivisions. Elles indiquaient qu'à moins d'une augmentation de dividendes, aucune augmentation ne s'était manifestée sauf durant la période d'activité accrue à la suite de la subdivision, mais que si les dividendes demeuraient les mêmes, il y avait sûrement une faible réduction.

Cette publication était la meilleure que nous ayons pu trouver en faisant des recherches parmi les publications à ce sujet.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Cette revue s'appliquait évidemment aux États-Unis?

M. MORRISON: Je ne crois pas que la réaction des actionnaires canadiens et américains puisse différer tellement.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, M. Pearce a allégué dans sa déclaration que l'annonce de la subdivision des actions a fait baisser la valeur de ces actions d'environ \$100 à \$60. J'aimerais que les personnes qui se trouvent ici nous donnent leur opinion à cet égard. Dans le cas de la négative, j'aimerais avoir une observation précise, non d'ordre général, sur la cause de la baisse du prix de vente des actions.

M. TAYLOR: Si ma mémoire est bonne, je crois que lorsqu'on a d'abord annoncé le projet de subdivision, à la fin de 1956, le prix de vente des actions était d'environ \$70.

M. PEARCE: Plaît-il?

M. TAYLOR: J'ai dit que, si ma mémoire est fidèle, lorsqu'on a annoncé, à l'automne de 1956, le projet de subdivision, le prix de vente des actions s'élevait à environ \$70. Il a alors augmenté. Je sais que vers la fin de novembre il était de \$93. Je dirais que le prix a augmenté dès l'annonce de subdivision. Il a continué d'augmenter régulièrement, lorsque s'est fait sentir la pression de la crise de Suez, jusqu'au sommet de \$145 en juin l'an dernier. Vous vous souvenez sans doute que nous étions ici au cours du premier semestre l'an dernier et que la subdivision des actions faisait alors l'objet d'un vif débat au Parlement.

La production ayant diminué après le règlement de la crise de Suez, le marché a commencé à décliner et le prix est tombé assez régulièrement, à mon sens, jusqu'à \$43. Voilà le chiffre qu'a mentionné M. Pearce, si j'ai bonne mémoire. Il a ensuite augmenté d'une manière folle jusqu'à \$73, et durant les trois ou quatre dernières semaines il a baissé au prix actuel de \$60.

M. DRYSDALE: La première diminution n'était-elle pas due au premier projet de subdivision?

M. TAYLOR: Non. Le prix a augmenté après l'annonce du projet de subdivision.

M. DRYSDALE: Au moment de la crise de Suez?

M. TAYLOR: Au moment où la situation devenait tendue.

M. MORRISON: Elle a commencé vers octobre.

M. DRYSDALE: Attribuez-vous l'augmentation à la subdivision?

M. TAYLOR: Non. La valeur des actions a toutefois certainement diminué.

M. PEARCE: La subdivision des actions...

Le PRÉSIDENT: Monsieur Pearce, vous pouvez faire des déclarations, mais si vous désirez poser des questions vous devez le faire par l'entremise du président.

M. PEARCE: N'était-il pas de notoriété publique que la subdivision aurait lieu, même avant que les administrateurs en aient décidé?

Le PRÉSIDENT: Vous ne pouvez poser aucune question, tout comme aucun témoin ne peut en poser. Vous devez les poser par l'entremise du président.

M. PEARCE: Je vous sais gré de la faveur que vous me faites. Par votre entremise, monsieur le président, j'aimerais demander au président, M. Morrison, si en réponse à une question posée par un membre du Comité il a déclaré que la société n'avait l'intention de vendre aucune des 3,500,000 actions qui se trouvent actuellement dans la caisse de la société; il a également déclaré qu'elle n'avait pas l'intention d'utiliser aucune des 17,500,000 actions qu'elle aura pour les nouveaux financements.

J'aimerais demander à M. Morrison quel but poursuit la société en gardant soit les 3,500,000 actions qu'elle possède avant la subdivision ou les 17,500,000 actions qu'elle aura après ladite subdivision.

Le PRÉSIDENT: Vous posez cette question par mon entremise.

M. MORRISON: Je n'ai pas souvenance d'avoir fait cette déclaration. Elle a probablement été faite par M. Taylor.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): C'est exact.

M. TAYLOR: En effet. La société n'a pas l'intention, à l'heure actuelle, de vendre des actions, mais elle désire être en mesure de pouvoir vendre des actions à un prix raisonnable s'il lui faut le faire.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Considérant ce que M. Morrison vient de déclarer, confirmera-t-il ce que vient de dire le trésorier?

M. MORRISON: Oui, monsieur.

M. NIXON: Lorsque le témoin déclare que la société n'a pas l'intention de vendre ses actions, veut-il dire qu'elle n'a pas l'intention, à l'heure actuelle?

M. TAYLOR: C'est exact.

M. NIXON: Mais qu'elle pourra en avoir l'intention plus tard?

M. TAYLOR: Oui.

M. NIXON: Je crois que c'est ce qui engendre la confusion.

Le PRÉSIDENT: Avant que je mette la proposition aux voix, y a-t-il d'autres membres du Comité qui désirent parler à ce sujet?

M. RENWICK: Je ne parle ni pour ni contre. Je veux seulement m'assurer que les membres du Comité connaissent les faits relatifs aux mesures prises jusqu'ici par la société pour renseigner ses actionnaires.

La société a établi un règlement en décembre 1956. Les directeurs ont établi ce règlement et ont convoqué une réunion générale spéciale des actionnaires en vue d'étudier ce règlement, qui autorisait la société à demander au Parlement l'adoption d'un bill en vue de la subdivision du capital social.

La réunion a été tenue en janvier 1957 et le règlement a alors été approuvé et sanctionné par les actionnaires.

Lorsque la première demande a été faite au Parlement au printemps de 1957, un avis a été donné comme l'exigent les règlements du Parlement.

De nouveau, cette année, lorsque la demande a été faite au Parlement, le même avis public a été donné. Nous sommes d'avis que les actionnaires désirant comparaître, comme l'a fait M. Pearce, aurait pu le faire aujourd'hui.

Des VOIX: Le vote.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la proposition a été présentée par M. Howard, et vous en avez entendu la lecture. Elle a été appuyée par M. Fisher. Que tous ceux qui sont pour le fassent connaître.

Et le vote se prenant à main levée—

Le PRÉSIDENT: La motion a été rejetée.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je désire proposer que nous demandions l'opinion de membres indépendants de la Bourse, si c'est nécessaire, ou de toute personne disponible, de même que l'opinion des associations pétrolières de l'Ouest canadien.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un appuie-t-il cette proposition?

M. SMALLWOOD: Je l'appuie.

Le PRÉSIDENT: Quel serait le texte de cette proposition?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): M. Horner propose en réalité que nous convoquions certains témoins de l'extérieur. Je doute que le Comité soit autorisé à demander l'opinion de ces personnes. Je pense qu'on propose que nous pourrions assigner des témoins de l'extérieur lors d'une autre séance, ce qui serait peut-être approprié de notre part.

M. DRYSDALE: Modifiez votre proposition.

Le PRÉSIDENT: Veuillez rédiger votre proposition, monsieur Horner.

M. DRYSDALE: Au sujet de la proposition, je crois que nous avons soulevé plusieurs questions, et que pour être juste envers la société, il faudrait qu'on y réponde d'une façon plus détaillée. En ce qui a trait à la déclaration faite par M. Renwick, même si je constate que les actionnaires indépendants constituent apparemment la majorité, j'aimerais savoir quelle proportion de ces actionnaires est affiliée de quelque façon aux sociétés pétrolières.

M. RENWICK: Monsieur le président, à l'heure actuelle, 570,000 des 1,500,000 actions sont détenues par les sociétés pétrolières importantes qui se sont portées garantes d'après l'acte de fiducie pour les 100 millions d'obligations, soit le montant principal des obligations de première hypothèque.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, je m'excuse d'interrompre, mais ce montant comprend-t-il les 130,000 ou 230,000 actions qui ont été vendues?

M. RENWICK: Non.

M. DRYSDALE: Vous avez déclaré antérieurement que vous ne saviez pas à qui les 200,000 ou 130,000 actions avaient été vendues?

M. RENWICK: C'est exact.

M. DRYSDALE: Donc elles auraient pu être vendues par les sociétés pétrolières à d'autres sociétés pétrolières ou au public en général?

M. RENWICK: Je crois que nous pouvons dire que nous ne savons pas à qui elles ont été vendues, mais elles n'ont pas été vendues aux sociétés pétrolières.

M. DRYSDALE: Comment le savez-vous si vous ne savez pas à qui elles ont été vendues?

M. RENWICK: Parce que d'après les dossiers de la société pour la fin de mars, les sociétés pétrolières importantes détenaient 570,000 actions, d'autres sociétés pétrolières détenaient 53,000 actions, et tous les autres actionnaires détenaient 881,903 actions.

M. DRYSDALE: Ces chiffres ne comprendraient pas les actions qui pourraient être réservées au président ou à d'autres membres de ces sociétés pétrolières particulières, n'est-ce pas?

M. RENWICK: Non, mais je ne crois pas que la société le sache.

Voici des chiffres qui sauront peut-être vous intéresser, monsieur Drysdale. A la fin de mars de cette année, les actionnaires individuels canadiens étaient au nombre de 5,396.

M. DRYSDALE: Mais vous ne savez pas si ces individus sont affiliés ou non à d'autres sociétés pétrolières?

M. RENWICK: Non. Ces actionnaires individuels détenaient 255,334 actions. Six cent dix-huit sociétés canadiennes détenaient 959,669 actions, et ces sociétés comprendraient évidemment certaines sociétés importantes qui sont canadiennes.

M. DRYSDALE: Je puis peut-être simplifier ou mettre au clair cette difficulté. Lorsque vous avez adopté cette résolution particulière, combien d'actionnaires et combien d'actions représentaient-ils, s'il en était, ont voté contre la résolution visant la subdivision des actions?

M. MORRISON: Nous avons reçu une procuration d'une femme qui a manifesté le désir de voter contre le projet de subdivision. Elle détenait 50 actions. C'est le seul actionnaire qui était contre.

M. DRYSDALE: M. Pearce ne s'est-il pas opposé à cette résolution?

M. MORRISON: Non.

M. DRYSDALE: Est-ce exact, monsieur Pearce?

M. PEARCE: Plait-il?

M. DRYSDALE: Monsieur le président, puis-je poser une question à M. Pearce?

Assistiez-vous à la réunion où on a adopté la résolution spéciale?

M. PEARCE: Non.

M. DRYSDALE: Il vous était donc impossible de voter?

M. PEARCE: J'étais absent à ce moment-là.

M. RENWICK: Monsieur le président, avec votre permission, je vais essayer de faire voir cette société sous son vrai jour. Elle a été formée en 1951 et ses chances de succès étaient tout à fait incertaines et comportaient plusieurs risques. Je pense qu'on doit admettre que cette société n'aurait pas été propriétaire d'un pipeline en 1953 si elle n'avait pas joui de l'appui et de la garantie des sociétés pétrolières importantes dès le début de sa formation.

Dans le cas d'une opération de financement particulière, qu'il s'agisse d'une société ou d'un particulier, pour lancer un projet il faut souvent s'assurer d'une garantie fournie par une personne de l'extérieur.

Ce n'est pas le désir de la société, et on ne devra pas prétendre que si le conseil d'administration prend les mesures qu'il se propose de prendre à l'heure actuelle, il désire se fonder indéfiniment sur des garanties fournies par des personnes de l'extérieur même si ces personnes constituaient les principaux bailleurs de fonds de ce projet à l'étape initiale. Cette société prend des mesures précises et bien arrêtées en vue de devenir une exploitation dirigée par des Canadiens, dans la mesure où il lui est possible de le faire.

A l'heure actuelle, tous les employés de la société sont des Canadiens; la plupart de ses administrateurs sont canadiens; les sociétés pétrolières importantes, qui garantissent les obligations, détiennent et vraisemblablement continueront à détenir leurs actions dans la société jusqu'au moment où elles ne seront plus appelées à fournir leurs garanties sur des obligations.

Comme M. Taylor l'a déclaré, même si j'ai pu faire erreur dans mes observations, il n'y a aucun fondement visant la prétention qu'une certaine partie de l'argent sera recueillie par la vente d'actions en vue de racheter les obligations. Mais il se peut fort bien, et je sais que si la situation l'exige il se pourrait bien que la société doive encore faire appel à la garantie fournie par les sociétés pétrolières, comme elle l'a fait dans d'autres circonstances.

Si les Canadiens ne plaçaient pas d'argent dans cette compagnie au moyen d'obligations ou d'actions, il se peut bien que la compagnie doive se fonder sur les sociétés pétrolières pour continuer son expansion; mais je crois que vous conviendrez tous que c'est une façon anormale de développer une exploitation croissante destinée entièrement à l'exportation du pétrole brut canadien, ce qui constitue une entreprise bien hasardeuse comportant certains risques.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je m'excuse de vous interrompre. Certaines déclarations semblent avoir été faites à la légère. On a déclaré entre autres que l'entreprise du pipeline de la *Trans Mountain* était une entreprise très hasardeuse comportant certains risques parce qu'elle concernait le transport du pétrole à partir d'un champ pétrolifère important jusqu'à la côte. Je pense qu'on a trop insisté sur ce point dans certaines déclarations qui ont été faites.

M. MORRISON: Dans le mémoire que nous avons présenté à la commission Borden, nous avons indiqué la différence qui existe entre les pipelines de pétrole et les pipelines de gaz. Bien que la construction, les stations de pompage et les autres installations du même genre des deux systèmes soient très semblables, le financement est très différent. Les pipelines à gaz achètent leur matière première et ils bénéficient de contrats à long terme pour l'achat et pour la vente de cette matière première, qui est un produit fini pour leur entreprise.

Les pipelines de pétrole ne jouissent pas de semblables contrats d'achat ni de semblables garanties de livraison ou de vente. Par conséquent, on considère que l'exploitation d'une société de pipelines à gaz est relativement sûre, tandis que celle des pipelines de pétrole comporte de grands risques. Voilà ce qui était écrit sur la couverture du premier prospectus.

M. HORNER (*Acadia*): Il y a un doute dans mon esprit relativement au but final visé par cette subdivision. On a déclaré, d'une part, que la société ne tente d'aucune façon de décharger les sociétés pétrolières importantes de leurs obligations quant aux garanties qu'elles ont données à l'égard des obligations, et M. Renwick a déclaré, d'autre part, que le but principal visé par cette subdivision est de créer un plus grand nombre d'actions qui pourront être vendues à un plus grand nombre de Canadiens. Je voudrais savoir clairement si la société désire que les sociétés pétrolières importantes continuent de l'appuyer et de lui fournir les garanties nécessaires ou s'il s'agit plutôt du contraire.

M. RENWICK: Je crois que le but visé en définitive par cette subdivision, c'est que cette société ne sera pas nécessairement une société dominée par les sociétés pétrolières importantes. Ces sociétés détiennent à l'heure actuelle 570,000 des 1,500,000 actions, ce qui revient peut-être pratiquement à leur donner ou à leur permettre de conserver le pouvoir effectif sur l'exploitation de la société. Elle doivent garantir les obligations jusqu'en 1972.

L'exploitation de la société remontant à 1953, on peut raisonnablement prévoir, me semble-t-il, que le public détiendra éventuellement un plus grand

nombre d'actions, comme c'est le cas pour d'autres sociétés d'utilité publique d'un bout à l'autre du pays. A mon sens, il importe de se rendre compte que la commandite actuelle des sociétés pétrolières représente 570,000 actions sur 1,500,000, et que les obligations détenues par d'importantes institutions ont été vendues au Canada et dans la région de New York, et que les sociétés pétrolières n'en possèdent aucune. Elles n'ont qu'une responsabilité de 100 millions. A mon avis, il est tout à fait de bon aloi que les sociétés pétrolières désirent continuer de détenir le nombre initial d'actions qu'elles ont acquises dès les débuts de la société.

Pour répondre à la question touchant les risques de l'entreprise, je crois juste d'affirmer que cette société n'aurait pas pu par elle-même recueillir les sommes nécessaires à l'aménagement du pipeline allant d'Edmonton à Vancouver, ni vendre les obligations aux courtiers ni aux sociétés d'assurance, ni aux sociétés de placement qui ont souscrit au début le montant de 65 millions en obligations de première hypothèque, aux États-Unis et au Canada, si lesdites obligations n'avaient pas été garanties par les sociétés pétrolières en cause.

En réalité, ces sociétés sont même allées plus loin, et je songe à la *Shell Oil Company of Canada* et à la *Standard of British Columbia* et sauf erreur, à ce qui est maintenant la *British American Oil Company*, qui ont dû faire garantir de nouveau leurs obligations par la *Standard of California*, l'*Imperial Oil* par la *Standard of New York*, et la *Shell Oil* par la *Shell Company*. J'ai fait erreur en parlant de l'*Imperial Oil*.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Votre exploitation ne comporte pas plus de risques lorsque les sociétés pétrolières importantes ont garanti 100 millions.

M. RENWICK: J'affirme que les sociétés d'assurances et que les autres sociétés de placement n'auraient pas acheté ces obligations sans avoir la garantie des sociétés pétrolières importantes. Après avoir acheté ces actions, les sociétés pétrolières ayant assumé cette obligation, elles ont continué de détenir leur part approximative d'un tiers dans la société. Je présume que, du point de vue des affaires, elles continueront de détenir leur part jusqu'à ce qu'elles aient rempli leurs engagements relativement aux garanties, soit en 1972, lorsque les obligations seront remboursées. A notre avis, le reste des actions de la société ne sont pas réparties chez un assez grand nombre d'actionnaires pour permettre au public ordinaire d'y placer de l'argent, s'il désire placer son argent dans une entreprise qui comporte certains risques.

Voilà une des raisons pour lesquelles nous aimerions qu'un plus grand nombre de Canadiens aient l'occasion de placer leur argent dans notre société, en temps voulu, non pas parce que la société n'a pas de projets en vue de son expansion, mais elle ne peut préciser la date de cette expansion ni prévoir quelle situation critique pourrait surgir qui l'obligerait à développer le pipeline et à recueillir des fonds qui lui permettraient d'y arriver.

M. THOMPSON: Je propose que nous ajournions jusqu'à trois heures et demie cet après-midi.

M. PEARCE: Avant que vous mettiez la motion aux voix, puis-je faire une déclaration pour tirer au clair un malentendu qui s'est glissé dans l'esprit des membres du Comité.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes saisis d'une proposition: M. Horner, de la circonscription de Jasper-Edson, a proposé...

M. THOMPSON: Une motion d'ajournement n'a-t-elle pas la priorité?

Le PRÉSIDENT: C'est exact; la motion d'ajournement a la priorité.

Ajournement.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

MARDI 29 juillet 1958,
3 heures et demie.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vois que nous sommes en nombre. Lorsque le Comité s'est ajourné ce matin, il était saisi d'une motion présentée par M. Horner (*Jasper-Edson*). La motion est ainsi conçue:

Il est proposé par les présentes qu'on retarde l'étude du bill jusqu'à ce que le Comité puisse assigner comme témoins, relativement à l'aspect financier de la question, des spécialistes de la *Investment Dealers' Association*, et relativement à l'aspect pétrolier des spécialistes de la *Canadian Petroleum Association* et d'autres témoins que le Comité jugera à propos d'assigner.

Cette proposition a été appuyée par M. Smallwood.

Quelqu'un désire-t-il parler au sujet de la motion?

M. McPHILLIPS: A mon sens, monsieur le président, cette motion est irrecevable.

Je crois qu'on pourrait facilement faire perdre au Comité le fil de son enquête. A mon sens, l'opinion des courtiers sur ce bill ne nous intéresse nullement. Après tout, cette société a été formée par le Parlement du Canada qui lui a conféré ses pouvoirs et prescrit quel serait son capital.

Il est nécessaire que les administrateurs de cette société comparaissent devant nous s'ils veulent apporter certaines modifications à la structure de leur capital-actions. Ils ne demandent pas d'augmentation de capital mais simplement une subdivision de leur capital en cinq actions pour une. Leurs propres actionnaires ont déjà approuvé une telle mesure.

Quant à moi, je ne serais pas intéressé le moins du monde à connaître l'opinion de courtiers ou des sociétés pétrolières à ce sujet. N'est-ce pas que le Comité doit lui-même prendre une décision quant aux témoignages qui lui sont fournis, et non quant à des opinions sur ce qui peut arriver sur le marché des actions?

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres membres qui désirent parler?

M. DRYSDALE: Je suis porté à partager l'opinion sévère de M. McPhillips à ce sujet. Je pense que les témoignages reçus jusqu'ici ont indiqué qu'il n'y a qu'une seule personne qu'on peut juger comme s'opposant à la subdivision des actions. Je pense qu'elle détenait 50 actions et, d'après ce que j'ai pu comprendre, elle n'était pas trop au courant de ce qu'on projetait de faire. A mon avis, la société possède l'autorité nécessaire pour effectuer la subdivision.

Toutefois, nous avons encore à résoudre la difficulté qu'oppose le financement futur de la société, et je crois que nous pourrions élucider plusieurs points à ce sujet en poursuivant notre interrogatoire. A mon sens, les témoins pourraient préciser davantage leurs projets, parce que le peu d'explications qu'ils nous ont fourni nous met dans un grand embarras, tant en ce qui me concerne qu'en ce qui concerne certains autres membres du Comité.

Par conséquent, me fondant sur ce qu'a affirmé le député de Jasper-Edson, je ne crois pas que je puisse appuyer sa proposition, ce que j'affirme très respectueusement.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres observations sur la motion? Dans le cas contraire, vais-je mettre la motion aux voix?

Ceux qui sont pour?

La motion est ainsi conçue:

Il est proposé qu'on retarde l'étude du bill jusqu'à ce que le Comité puisse assigner comme témoins, relativement à l'aspect financier de la question, des spécialistes de la *Investment Dealers' Association* et, relativement à l'aspect pétrolier, des spécialistes de la *Canadian Petroleum Association* et d'autres témoins que le Comité jugera à propos d'assigner.

Cette proposition a été présentée par M. Horner (Jasper-Edson) et appuyée par M. Smallwood. Ceux qui sont pour?

Le SECRÉTAIRE: Huit.

Le PRÉSIDENT: Ceux qui sont contre?

Le SECRÉTAIRE: Neuf.

Le PRÉSIDENT: La motion est rejetée. Messieurs, nous étudions maintenant l'article premier du bill.

M. WRATTEN: Monsieur le président, combien d'administrateurs compte la compagnie?

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous répondre à cette question, monsieur Renwick?

M. RENWICK: Elle en compte neuf.

M. WRATTEN: Y a-t-il un règlement de la société voulant que certaines des 3,500,000 actions soient réservées aux administrateurs à un certain prix?

M. RENWICK: Aucun actionnaire ni administrateur ne sont employés de la compagnie sauf M. Morrison qui n'est pas seulement employé permanent mais également administrateur tout en étant fonctionnaire de la compagnie.

Aucune des trois millions et demi d'actions ne lui est nécessairement réservée, mais si vous vous rappelez, l'émission de la société, au montant de 1,504,928 actions, comprenait 4,900 actions sur lesquelles des options ont été accordées à des employés permanents de la société, conformément à un plan établi à cet égard; le prix de l'option, le jour où cette option a été accordée à certains employés, s'élevait à environ \$38, fondé qu'il était sur la cote de fermeture de la Bourse de Toronto; il s'agissait d'une option accordée à ces personnes leur permettant d'acheter à ce prix des actions n'importe quand après cette date.

En vertu du plan susdit qui a été établi par un règlement et approuvé par les actionnaires, 15,000 actions sont réservées, mais aucun des administrateurs de la compagnie n'a de droit en vertu de ce plan. Ledit plan ne vise que les employés permanents de la compagnie, dont M. Morrison est le seul qui soit, en même temps, fonctionnaire et administrateur.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): La majorité des actionnaires est constituée de représentants des sociétés pétrolières actionnaires et d'autres groupements intéressés plutôt que d'actionnaires individuels?

M. RENWICK: Non, monsieur.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'ai parcouru votre mémoire, à l'heure du midi, et j'ai remarqué qu'au nombre des actionnaires il y avait un vice-président exécutif de l'*Imperial Oil*, un vice-président adjoint de la *British American Oil*, et des représentants de votre société d'avocats. Ne représentent-ils pas respectivement l'*Imperial Oil*, la *British American Oil*, la *Shell Oil*, et les autres?

M. RENWICK: C'est exact.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ils sont alors désignés par les sociétés pétrolières actionnaires?

M. RENWICK: Oui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Vous avez toutefois dit que c'était faux.

M. RENWICK: Ils ne représentent pas les sociétés pétrolières qui possèdent la majorité des actions, mais simplement 570,000 actions.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ils représentent les sociétés pétrolières dont ils sont les employés.

M. RENWICK: C'est exact.

M. NIXON: J'ai peut-être mal compris mais je me demande si on peut expliquer pourquoi en 1957 les bénéfices dépassaient 8 millions tandis que les bénéfices prévus en 1958 s'élèveraient à moins de 1 million?

M. RENWICK: Avant de répondre directement à cette question, je pourrais peut-être la situer dans son contexte et laisser ensuite à M. Taylor le soin d'y répondre.

Le marché de la *Trans Mountain Oil Pipe Line* est constitué soit pas des raffineries situées à l'extrémité du pipe-line où on livre le pétrole, ou au quai de Vancouver ou on expédie le pétrole à d'autres raffineries.

Si je ne m'abuse, la capacité totale des raffineries de la Colombie-Britannique s'élève, à l'heure actuelle, à 72,000 barils par jour.

Dans l'État de Washington, elle s'élève à 104,000 barils par jour: en Oregon, à 3,500 barils par jour, tandis que dans tout l'État de la Californie elle s'élève à 1,244,030 barils par jour.

Voilà, en résumé, ce qui constitue le marché disponible pour la société *Trans Mountain* en ce qui concerne la livraison qu'elle fait du pétrole pour d'autres sociétés à Vancouver ou à d'autres raffineries.

La production de ces raffineries était au maximum au cours du premier semestre de 1957, ce qui n'est pas le cas maintenant.

Avant de laisser M. Taylor répondre à la question, je désire mentionner que le prix livré du pétrole brut à San Francisco, à l'heure actuelle, à partir du golfe Persique est inférieur au prix qui peut être fixé par les producteurs du Canada qui livrent du pétrole à San Francisco. Je laisse maintenant à M. Taylor le soin de répondre à la question. Ou plutôt, M. Hurd donnera des explications plus détaillées.

Le PRÉSIDENT: Écoutons donc M. Hurd.

M. HURD: Voici le chiffre d'affaires que nous avons, à l'heure actuelle comparativement à celui de la dernière moitié de 1956 ou du premier semestre de 1957: au cours du dernier semestre de 1956 nous avons fonctionné à pleine capacité, la production de 100,000 barils par jour passant à 155,000 barils par jour, ce qui constituait à ce moment-là notre capacité maximum.

A la fin de 1956 et au début de 1957, nous avons dû entreprendre un programme d'expansion poussé à vive allure; depuis cette date, nos installations de pompage ont fonctionné au maximum au cours de la première partie de 1957, pompant en moyenne environ 183,000 barils par jour.

A la fin du second trimestre de 1957 nous avons perdu pour les raisons que M. Renwick a données, le transport par nos pipe-lines, du pétrole qui devait être chargé sur les navires-citernes à destination surtout de la Californie.

Au cours du dernier trimestre de 1957 nous avons livré en moyenne seulement 97,000 barils par jour comparativement au nombre précédent d'environ 180,000.

En plus d'avoir perdu le marché du navire-citerne, certaines des raffineries qui sont rattachées à notre réseau dans l'État de Washington ont réduit leur approvisionnement de pétrole canadien transporté par notre pipe-line, de sorte qu'à l'heure actuelle nous transportons une moyenne d'environ 80,000 barils par jour, chiffre qui peut diminuer au cours des prochains mois. Je pense que c'est là la meilleure réponse que je puisse donner.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Hurd.

M. WRATTEN: On a proposé qu'une nouvelle émission d'obligations soit accompagnée de droits. Si cette subdivision a lieu, qui va déterminer le prix de ces droits par actions?

M. RENWICK: Il incombera en définitive aux administrateurs de la société de décider quel genre ou quelle combinaison de titres seront émis. Pour atteindre cette décision ils auront bénéficié de l'expérience des conseillers en placements de la société qui sont au fait de l'état du marché et connaissent les prix auxquels pourraient être fixés les titres soit par souscription ferme,—et dans ce cas, évidemment, les courtiers en placements achèteraient les titres et les revendraient au public,—ou comme agents de la compagnie, et dans ce cas ils aviseraient la compagnie du prix qu'ils prévoient, et des conditions existant alors sur le marché.

M. WRATTEN: Ce que je veux dire, monsieur le président, c'est que nous avons entendu dire ce matin que le prix pourrait être fixé à \$12 l'action. Si ces sociétés importantes qui souscriraient à ce prêt avaient le privilège d'acheter ses actions à \$10, cela constituerait une distinction injuste contre l'acheteur ordinaire, qui perdrait ainsi un bénéfice très considérable.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'on a mentionné cela ce matin. Un des fonctionnaires, je crois que c'était le trésorier, a déclaré qu'on n'avait aucunement l'intention de faire cela.

M. WRATTEN: De faire quoi?

Le PRÉSIDENT: De vendre ces actions à \$10.

M. WRATTEN: On a déclaré ce matin, monsieur le président, que ce serait là une des mesures prises si la société obtenait la subdivision demandée: elle pourrait émettre des droits de souscription à ces actions, parce qu'elle ne pourrait pas accorder un cinquième de \$60.

M. RENWICK: Je crois que vous avez raison. On a fait allusion ce matin à certaines hypothèses en matière de financement, dont l'une serait d'émettre des obligations de la société accompagnées de droits permettant d'acheter des actions de la société.

Je pense que M. le président faisait allusion au fait que nous avons répondu négativement sans aucune réserve à la prétention que le produit de la vente de toute émission d'obligations serait employé au rachat des obligations en cours afin de libérer les sociétés pétrolières de leurs engagements.

Voici ce qui arrive ordinairement en ce qui concerne le point que vous avez soulevé. Les obligations sont émises à un prix acceptable aux souscripteurs et elles sont accompagnées de privilèges qui en réalité sont des droits permettant d'acheter des actions pendant une certaine période à certains prix établis. Les prix recommandés à toute compagnie qui songe à faire de la finance, et dont les droits peuvent servir dans un an, deux ans ou trois ans, nous seraient conseillés et seraient établis en fonction du cours des actions au moment de l'émission des obligations et des droits de même qu'en prévision des progrès futurs de la société. D'habitude les prix sont plus élevés à mesure qu'on progresse.

M. FISHER: Il n'y a aucun fondement, d'après vous, quant à la prétention de M. Pearce voulant que cette subdivision permettrait aux sociétés pétrolières de se libérer de leurs engagements relativement à la dette? Ces obligations seront-elles remboursées lorsqu'elles seront échues? Quelles sont les dispositions financières que vous prenez d'une année à l'autre pour rembourser cette dette?

M. TAYLOR: En réalité, chacune de nos émissions d'obligations prévoit le rachat semi-annuel d'obligations selon un barème établi. Je puis vous donner lecture d'un de ces plans.

Nous avons mentionné ce matin le montant de 65 millions en obligations. Je vous donnerai rapidement lecture de ce qui a trait au fonds d'amortissement.

Pendant les deux premières années, les obligations seraient retirées selon un montant de \$500,000 chaque semestre; pendant les deux prochaines années, selon un montant de \$750,000 chaque semestre; au cours des trois prochaines années, selon un montant d'un million chaque semestre; pendant les trois années suivantes, selon un montant de \$1,500,000 chaque semestre; pendant les quatre années et demie suivantes, 2 millions chaque semestre; et pour le reste de la période de deux ans, \$2,500,000 chaque semestre.

Les émissions subséquentes d'obligations sont fondées sur les mêmes proportions. Nous avons convenu par contrat de ne pas retirer une série d'obligations plus vite qu'une autre série.

En réalité, environ 35 p. 100 des obligations seront encore sur le marché le dernier jour de la période, c'est-à-dire en 1972.

M. FISHER: Vous attendez-vous de les rembourser, à ce moment-là, à même l'argent qui serait dans votre caisse, ou ferez-vous une autre émission d'obligations? Cette question va-t-elle trop loin?

M. TAYLOR: C'est assez difficile à dire. Je crois qu'il pourrait vraisemblablement y avoir une autre émission d'obligations, ou bien la période de temps sera prolongée.

M. FISHER: La société ne considère-t-elle pas comme un facteur important toute cette question de la maimise sur la dette par les sociétés pétrolières? S'agit-il de quelque chose qui disparaîtra graduellement de soi-même?

M. TAYLOR: Oui. Quand les obligations seront remboursées leur responsabilité sera également terminée.

M. HOWE: Quelle répercussion a eue sur les affaires de la compagnie la restriction américaine sur l'importation de pétrole?

M. MORRISON: Elle n'a pas eu de répercussion jusqu'à maintenant. On a accordé aux sociétés pétrolières un certain contingent sur la côte ouest et jusqu'à maintenant elles n'ont pas encore demandé cette quantité de pétrole.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): La société a-t-elle déjà déclaré un dividende?

M. TAYLOR: Oui. En décembre 1956 la société a payé son premier dividende de \$1 l'action. En décembre 1957 elle a payé un dividende de \$2 l'action, elle a donc payé un dividende total de \$3 au cours de son existence.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'ai une autre question à poser au sujet des conseillers financiers. Dans des articles publiés par des membres de nombreuses sociétés de courtage dans la revue *Stocks I Like*, y compris des membres de la société *McLeod, Young and Weir*, on affirme souvent qu'une émission d'obligations ou une dette hypothécaire doit être en proportion du capital-actions. On nous indique quelle proportion d'actions ordinaires on doit posséder relativement à tant de milliers de dollars d'obligations. La société *Trans Mountain Oil Pipe Line Company* a-t-elle déjà été conseillée à cet égard? Combien d'actions ordinaires devriez-vous posséder, eu égard à votre dette de 100 millions en obligations?

M. TAYLOR: Je crois que ce serait les acheteurs des obligations qui nous conseilleraient, et lors de la première émission ils étaient consentants à acheter collectivement 65 millions en obligations contre 15 millions en actions. A l'heure actuelle, la société possède environ \$100 millions en obligations et environ \$27 millions en actions et en épargnes.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'ai une autre question que je désire poser au président.

On a parlé de cette affaire ce matin. La Commission des transports réglemente-t-elle de quelque façon les taux fixés pour l'expédition du pétrole?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Smith, j'ai vérifié ce midi auprès de M. Wardrope, membre de la Commission des transports, et il m'a dit qu'on ne contrôlait pas à l'heure actuelle les taux fixés vu qu'aucune des sociétés de pipelines n'avait demandé d'être considérée comme voiturier public. La Commission des transports ne peut les réglementer à moins qu'elles ne soient voituriers publics.

M. MORRISON: Je pense que je puis ajouter certaines observations à ce sujet.

La Commission des transports autorise naturellement la construction. En général, les diverses sociétés de pipelines font parvenir leurs rapports à la Commission des transports, mais c'est à titre officieux plutôt qu'obligatoire.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'ai lu le mémoire qu'elles avaient présenté à la Commission royale.

M. MORRISON: Nous n'aurions pas à faire de demande pour devenir voituriers publics si nous n'agissions pas comme le désire la Commission des transports: elle nous déclarerait voituriers publics et elle pourrait alors réglementer les taux.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Voilà ce que je voulais préciser, mais je désire poursuivre mes observations. La réglementation du tarif concernant le pétrole est déterminée dans une certaine mesure par l'ensemble de l'économie et par le prix de vente d'un baril de pétrole sur des marchés de concurrence qui touchent le consommateur canadien. D'autre part, monsieur le président, le témoin a affirmé en réponse à une question que le système facultatif actuel de contingentement de l'importation du pétrole n'a aucun effet sur l'exploitation de la société *Trans Mountain*; si cela est vrai, ne conviendrait-il pas que les mêmes contingents fondés sur l'exploitation future si les différents tronçons du pipeline venaient à être terminés, et vu également la nouvelle capacité de production des raffineries qui seront exploitées dans la région de Puget Sound de même que le taux des frais de transport ainsi que la situation internationale actuelle, auraient de graves répercussions sur l'avenir de l'exploitation de la société?

M. MORRISON: Certes oui, monsieur, mais dans ces circonstances, je crois que les contingents seraient différents. Les circonstances existant aux États-Unis seraient tout à fait différentes. Vous parlez des contingents actuels.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Ceci m'amène à la question suivante. Pour l'exploitation future de la société, le besoin de nouveaux capitaux ou le besoin de ce que vous demandez, soit la subdivision de vos actions, en vue de les rendre plus attrayantes, vous voulez être en mesure de profiter de toute augmentation de la quantité de pétrole que vous pouvez transporter par l'entremise de votre pipeline pour répondre à ces marchés. Est-ce là ce que vous désirez obtenir?

M. MORRISON: C'est exact. Dans le passé, pendant la crise de Suez nous avons expédié en Californie deux ou trois cargaisons de pétrole par des navires, et une ou deux au Japon et en France.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Aimeriez-vous qu'on vous déclare voiturier public?

M. MORRISON: Nous croyons que la Commission des transports a accompli un très beau travail et, à mon sens, cela ne ferait pas beaucoup de différence. Le tronçon de notre pipeline qui traverse les États-Unis relève des règlements de la I.C.C. Nous faisons connaître nos taux à la Commission, qui peut les rejeter s'ils ne lui agréent pas; nous n'aurions rien à dire.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je me demande si on peut répondre à la question fondamentale suivante: pourquoi n'a-t-on pas émis d'autres actions, ce qui aurait certainement diminué le montant de la dette hypothécaire, et

je suis certain qu'il y avait un marché au Canada au moment des émissions de ces actions parce que le Canadien ordinaire, à moins de faire affaire avec une maison de courtage, ne les achèterait pas.

M. RENWICK: Je vais tenter de répondre à cette question. Je crois qu'elle se rattache au but envisagé par le bill. Comme ce fut le cas, les actions sur le marché public ont fait l'objet d'un grand écart des prix dû dans une grande mesure, à des circonstances extérieures que cette société ne peut jamais prévoir. Le facteur principal est celui du prix mondial du pétrole. Comme les actions sont détenues d'une façon relativement étroite, nous croyons que ce n'est pas de la bonne finance que le prix des actions ait fluctué de \$40 à \$145 et que cette société n'aurait pas pu intéresser une maison de placements à la vente de ces actions au prix de \$140. A notre avis, aucune maison de placements ne conseillerait à la société de vendre ses actions à \$140 à cause d'une situation mondiale extérieure qui a nécessité l'augmentation des prix. Je sais d'autre part qu'il y a plusieurs opinions à ce sujet, mais une des raisons pour lesquelles nous désirons l'adoption du présent bill, c'est l'augmentation du nombre des actionnaires et la fixation du prix dans la mesure où l'évaluation des personnes qui s'intéressent au marché ne fera pas subir à ses actions la fluctuation de prix qui a été leur lot dans le passé. La valeur de ces actions sera toujours hypothétique, mais je ne crois pas que des conseillers en placements conseilleraient à la société de vendre ses actions au prix de \$140 sur le marché de valeurs lorsque la situation mondiale atteint un sommet parce que nous ne croyons pas que nous aurions pu vendre un tel nombre d'actions.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Quelle était la situation lors de la première émission des actions? Pourquoi a-t-on émis 1,500,000 actions plutôt que 2 millions ou 3 millions?

M. RENWICK: C'était encore tout simplement une question de trouver à vendre des actions. Je pense que vous devez vous rappeler à ce sujet que les obligations, avec les garanties et une hypothèque particulière sur le pipeline, ont constitué des placements autorisés pour des institutions. Les actions de cette société ne constituaient pas alors, par plus qu'elles ne constituent maintenant, comme l'indique le prospectus, des placements permis aux sociétés canadiennes d'assurance. Les actions de cette compagnie ne peuvent pas devenir des placements autorisés. Le marché qui leur est donc accessible est celui des placements en dehors des institutions et nous désirons élargir ce marché particulier pour les actions en les subdivisant.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je m'excuse d'avoir été absent ce matin, mais j'étais occupé ailleurs. Il se peut que cette question ait été posée. Dans le mémoire que vous avez présenté dernièrement à la Commission vous avez indiqué quel serait le programme d'expansion de 20 ans concernant le pipeline. Vous avez évalué le volume du pétrole que vous pourriez transporter dans la région de la Colombie-Britannique ainsi que dans celle de Washington et peut-être dans celle de la Californie et de l'Oregon. Selon la réponse que vous avez donnée, à savoir que naturellement les facteurs changeraient advenant qu'on enlève les contingents facultatifs sur l'importation du pétrole, avez-vous fait d'autres études en matière de génie en vue de la construction d'autres installations que celles que vous avez projetées à l'heure actuelle et qui constituent la première étape pour terminer le tronçon? Prévoyez-vous avoir besoin d'autres capitaux et dans combien de temps?

M. MORRISON: On en a parlé ce matin en réponse à certaines questions.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): J'aimerais que vous me le disiez en peu de mots.

M. RENWICK: J'aimerais soulever un point particulier dont on s'est préoccupé ce matin. Nous avons eu certaines difficultés à faire accepter par les

membres du Comité la distinction suivante: nous avons déclaré que les administrateurs de la société n'avaient pas l'intention à l'heure actuelle d'effectuer une nouvelle opération de financement; nous n'avons pas déclaré que la société ne projetait pas un programme en vue de l'expansion et de la construction de ses installations en vue d'augmenter ses capacités de production. En ce qui concerne la question de temps, il peut exister des intervalles possibles de toute sorte à l'intérieur de différentes limites de temps pour exécuter les diverses étapes. S'il arrivait que les champs pétrolifères de Kuwait disparaissent demain comme source de pétrole pour l'hémisphère occidental, il est vraisemblable que le même jour les administrateurs de la société soient obligés d'étudier quelle augmentation des capitaux serait nécessaire. A l'autre extrême, si la situation mondiale était normale, la demande en vue de l'augmentation de la capacité de ces installations pourrait se répartir sur une période de temps beaucoup plus longue. Je demanderais à M. Hurd de répondre à la question concernant la période de temps nécessaire, le programme de construction et les frais de construction.

M. HURD: Pour souligner de nouveau ce programme ou cette série de programmes qui sont presque entièrement établis en ce qui concerne la construction, ils ne sont pas rattachés à une année particulière et ne peuvent pas l'être jusqu'à ce que les demandes nous soient connues. Nous avons toutefois des cas précis de construction en vue de l'expansion de nos installations actuelles pour porter notre capacité de 250,000 barils par jour à 600,000 barils par jour, et cela dans trois étapes. La première étape vise à porter cette capacité de 250,000 barils à 300,000 barils par jour, ce qui nécessite l'aménagement de 175 milles de tuyaux ainsi que l'aménagement d'un certain nombre d'installations de transport.

En vertu d'un programme normal, pouvant se poursuivre sans aucune limite de temps, cet aménagement prendrait 6 mois à un coût de près de 42 millions. Si une limite de temps nous était fixée et que nous devions aménager les installations le plus tôt possible, cette période pourrait être réduite à quatre mois, mais les frais s'élèveraient à environ 44 millions.

L'étape suivante qui consiste à porter la production de 300,000 barils à 400,000 barils comporte l'aménagement d'environ 247 milles de tuyaux et prendrait 7 mois dans des conditions normales, à un coût d'un peu plus de 68 millions, et si une date limite nous était fixée, cet aménagement pourrait être parachevé dans environ 5 mois à un coût d'environ 70 millions.

La dernière étape, portant la production de 400,000 barils à 600,000 barils par jour, ce qui constitue le sommet que nous avons projeté à l'heure actuelle, exigerait l'aménagement de 146 milles de tuyaux ainsi que celle d'un nombre considérable d'installations de transport, et prendrait environ 6 mois et les frais s'élèveraient à 66½ millions de dollars.

Le total de tous ces chiffres, dans des conditions normales de construction, s'élève à environ 177 millions. Si nous croyons, par exemple, qu'il serait pratique de porter la production de 250,000 barils par jour à 400,000 par jour dans une seule étape au lieu de deux, ce programme pourrait être exécuté dans environ 18 mois, dans les conditions normales. S'il fallait le faire en vitesse, cette période pourrait être réduite à 12 mois à un coût additionnel. Si tout le programme d'expansion pour porter la production de 250,000 barils par jour à 600,000 barils par jour devait être fait dans une seule étape, il prendrait deux périodes de construction et coûterait \$177 millions. Ce programme ne vise que le tronçon canadien de notre pipeline.

Si on doit répondre aux demandes faites à notre tronçon canadien selon les volumes qui nécessiteraient une ou plusieurs étapes d'expansion, surtout s'il faut atteindre 400,000 ou 600,000 barils par jour, il faudrait aménager

une installation additionnelle dans l'État de Washington pour rattacher notre pipe-line aux raffineries quand on projetterait la construction dans cette région. On évalue ces frais à 17 millions.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Comment arrive-t-on à la subdivision de cinq actions pour une?

M. TAYLOR: On y arrive en évaluant le montant que nous serions peut-être obligés de dépenser au cours d'une certaine période.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): C'est-à-dire le montant de 170 millions?

M. TAYLOR: Oui, approximativement. Nous avons également évalué le rythme selon lequel il faudrait le dépenser. On a trouvé que la subdivision de cinq actions pour une nous donnerait assez d'actions pour faire face à toute éventualité prévisible. Cette décision a été atteinte lors d'une réunion des hauts fonctionnaires de la société, des administrateurs, et d'un grand nombre de conseillers financiers qui ont également assisté à cette réunion.

M. MORRISON: J'aimerais revenir à une question posée précédemment. J'ai mentionné ce matin les chiffres relatifs à une expansion directe de 200 et 225 millions. Ce chiffre de 225 millions représentait les 176 millions plus les 16 à 17 millions et les 30 millions que nous avons dépensés l'an dernier. J'ai simplement voulu justifier ces chiffres que j'ai fournis de mémoire avec les autres chiffres.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Personne ne peut prévoir ce qui arrivera au pétrole brut du Moyen-Orient exporté sur notre continent; vous aimeriez être en mesure de pouvoir atteindre d'abord une production de 200,000 et finalement une production de 600,000 barils par jour, ce qui ne vous causerait aucun problème en ce qui concerne les approvisionnements et aucune difficulté en ce qui concerne un programme de construction, et le but visé par ce bill est de mettre en ordre votre structure financière pour vous permettre de faire face à une telle situation d'urgence.

M. MORRISON: C'est exact.

M. FISHER: Combien d'actions détient à l'heure actuelle la société *Investors Mutual*? Détient-elle un certain nombre d'actions?

M. McQUARRIE: Aucune.

M. FISHER: Je désire poser une autre question à laquelle je voudrais que vous répondiez par l'affirmative ou par la négative.

M. McQUARRIE: Je m'excuse, j'ai fait erreur. La société *Investors Mutual of Canada Limited*, de Winnipeg, détient 12,075 actions.

M. FISHER: Je désire que vous répondiez par l'affirmative ou par la négative à la question suivante: votre société, au cours de l'année dernière, a-t-elle contribué à la caisse électorale d'un parti politique quelconque?

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que cette question soit équitable.

A-t-on d'autres questions?

M. DRYSDALE: M. R. A. Brown, fils, président de la société *Home Oil Company Limited*, de Calgary, a déclaré ce qui suit dans un discours qu'il a prononcé en avril, cette année:

En avril 1957, nos expéditions par l'entremise de la *Trans Mountain Pipe Line* vers la Colombie-Britannique et les raffineries de la côte ouest des États-Unis s'élevaient à 200,000 barils par jour. Ce mois-ci, elles ne s'élèvent qu'à 81,000 barils par jour.

A-t-on donné un chiffre de 250,000 barils par jour?

M. MORRISON: Il s'agit de la capacité. M. Hurd donnait les chiffres relatifs aux trimestres. Au cours du mois de mai, qui, je crois, a atteint un sommet, la production s'élevait à un peu plus de 200,000 barils par jour; cette situation s'est manifestée deux mois de suite.

M. HURD: Monsieur le président, cela aiderait-il si je donnais au Comité les chiffres de nos expéditions selon chaque mois de cette année?

Le PRÉSIDENT: Oui. Les chiffres représentent-ils la quantité totale de pétrole expédié jusqu'ici cette année par la société?

M. HURD: Oui, il s'agit des moyennes journalières. En janvier cette année les livraisons totales se sont élevées à 11,627 barils par jour, en février à 95,166 barils par jour, en mars à 99,069 barils par jour, en avril à 80,556 barils par jour, en mai à 72,803 barils par jour, en juin à 82,417 barils par jour, et en juillet, selon nos prévisions actuelles nous nous attendons de livrer 87,794 barils par jour, et les chiffres pour le reste de l'année sont tous inférieurs à ce dernier chiffre.

M. DRYSDALE: Avez-vous dit que votre production maximum s'élevait à 200,000 barils et que la tendance actuelle est plutôt à la baisse, et demandez-vous cette subdivision parce que vous prévoyez que, dans l'avenir, dans un avenir très rapproché, une tendance absolument contraire remplacera la tendance actuelle, ce qui nécessiterait une expansion? Je pense qu'une des difficultés que doit surmonter le Comité c'est cette question du financement futur. Les membres sont d'avis que vous prévoyez quelque chose en ce sens.

M. HURD: A cet égard, je crois que M. Morrison a déclaré antérieurement que lorsque le canal de Suez était fermé à la navigation et que le nombre de navires était limité, notre production était au maximum. Je dirai même que si nous avions eu une plus grande capacité selon un niveau imaginable, nous aurions quand même utilisé notre installation à pleine capacité. Je n'ai aucun doute que nous aurions fonctionné à pleine capacité, même si notre capacité eût été alors de 250,000 barils. On nous aurait offert une plus grande quantité de pétrole, si nous avions eu la capacité.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Ces chiffres représentent-ils les expéditions faites à la fois par le pipe-line et les navires?

M. HURD: Oui.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Voulez-vous me dire quelle quantité de pétrole pouvait transporter le pipe-line?

M. MORRISON: Elle était pratiquement illimitée et ne dépendait que de la capacité de production des puits de pétrole des prairies.

M. SMALLWOOD: Quel est le nombre total d'actionnaires?

M. MCQUARRIE: Au 27 mars 1958, la société comptait 7,091 actionnaires.

M. HORNER (*Acadia*): J'ignore si j'ai bien compris jusqu'ici, mais il me semble que la seule façon dont la société puisse recueillir de l'argent consiste à émettre des obligations et à vendre un certain nombre d'actions ou à permettre à la société de vendre tant d'actions avec une certaine sorte d'obligation. Si c'est là le seul moyen dont la société dispose pour recueillir de l'argent, elle n'émettra pas le nombre total de 3,500,000 actions sur le marché. A mon sens, elle peut probablement recueillir de l'argent en vendant les actions à \$60. La société a-t-elle coutume de vendre des actions mettons avec ses obligations au montant de \$10, ou au montant de \$60?

M. RENWICK: Les actions qui ont été émises au début valaient \$10, sauf les 450,000 actions qui ont été vendues au public à un prix net de \$9.50 l'action. Une des diverses méthodes de financement ou des diverses combinaisons de méthodes qui pourront être utilisées dans l'avenir ressemblerait peut-être à celle que vous venez d'indiquer. Je ne pense pas toutefois qu'une société placerait ses obligations sur le marché et les accompagnerait d'un droit d'achat d'une action quand l'action vaut \$60 sur le marché. Elle n'émettrait pas cette action au prix de \$10. Elle pourrait peut-être accorder une faible prime, je n'en sais rien.

Naturellement, une autre méthode consisterait à émettre à tous les actionnaires des droits de souscrire, et dans ce cas, les privilèges ou les droits de souscription seraient transférables et échangeables. La société pourrait également offrir directement au public par l'entremise de souscripteurs ou de courtiers en placements, agissant au nom de la compagnie, une émission d'actions à un prix déterminé qui serait acceptable aux administrateurs de la compagnie après avoir consulté des maisons de placement. Le financement pourrait s'exécuter selon de nombreuses méthodes.

M. HORNER (*Acadia*): La valeur de l'obligation ferait-elle une différence quant à la valeur de l'action qui l'accompagnerait?

M. RENWICK: D'habitude on établit une norme. Par exemple, une obligation de \$1,000 serait accompagnée de certificats permettant d'acheter 10 actions à un prix déterminé à une date future, ce prix étant d'habitude très près du prix actuel du marché si on juge qu'il s'agit d'un prix convenable, non pas toutefois dans une période où il existe une grande fluctuation des cours.

M. HORNER (*Acadia*): Si vous procédez ainsi, en accordant mettons dix actions pour une obligation de \$10,000, j'imagine que la plupart de vos obligations sont en coupures de \$10,000 et de \$20,000 et peut-être en coupures beaucoup plus élevées. Je ne vois pas comment on peut considérer qu'une action de \$60 soit trop élevée. Vous avez dit ce matin que vous ne donneriez pas un cinquième d'action. Je me demande combien de fois vous devrez donner des actions ou plutôt des obligations à un cinquième pour établir une valeur de \$10 ou \$12.

M. RENWICK: Il existe plusieurs méthodes possibles de financement, et quant à la situation dont vous parlez et à la méthode de financement que vous proposez, et supposant que la société emploierait cette méthode, elle ne serait pas exceptionnelle si le prix des actions sur le marché était un prix assez bas, par exemple si les actions dans ce cas étaient subdivisées dans une proportion de cinq pour une et se vendaient \$12 chacune, les droits qu'accompagneraient les obligations émises pourraient très bien à une date donnée être détachés et se vendre à la Bourse, ce qui faciliterait à un plus grand nombre de personnes l'achat des droits, et leur donnerait en retour le droit d'acheter à un prix déterminé dans l'avenir.

Quant à la situation plus vaste dont vous avez parlé, il me semble qu'elle peut fournir une plus grande participation aux actions de la société. Je pense à ce qui est arrivé aux sociétés d'uranium qui ont émis des obligations. Les droits ont été détachés et vendus sur le marché. D'autres personnes les ont achetés, les ont conservés ou ont exercé leur droit d'acheter des actions plus tard lorsque leur prix était accessible à un plus grand nombre de personnes.

M. HORNER (*Acadia*): Ai-je raison de supposer que la société n'a pas l'intention de mettre sur le marché aucune des 3,500,000 ou des 17,500,000 actions?

M. RENWICK: Vous avez parfaitement raison, et je pense que c'est là le nœud du problème pour vous expliquer notre situation. Les directeurs n'ont actuellement en vue aucun projet de financement.

M. HORNER (*Acadia*): Même leurs projets d'avenir n'impliquent pas qu'ils mettront d'autres actions sur le marché?

M. RENWICK: Non, et ces expansions d'installations que M. Hurd a décrites comme étant des projets de construction visant l'augmentation de la production, ne doivent pas nécessairement être faites cette année, l'an prochain, ni l'année suivante, vu que les besoins de cette capacité sont fondés sur la demande des services fournis par cette société, soit le transport de pétrole canadien brut. Lorsque la demande pour le transport de pétrole canadien brut à partir de

Vancouver sera suffisante,—cette demande sera exigée par la situation mondiale ou le développement national des marchés,—ces plans pourront servir pour fournir la capacité accrue, soit immédiatement soit selon un programme normal d'expansion.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Si la capacité des pipelines de la *Trans Mountain* est augmentée, est-il moins vraisemblable qu'une autre compagnie obtienne une charte en vue du transport du pétrole? En d'autres termes, aussi longtemps que vous dites que vous possédez la capacité nécessaire pour transporter le produit, il n'est pas très vraisemblablement que vous ayez à faire face à une concurrence dans ce domaine.

M. CAMPBELL (*Stormont*): N'est-ce pas là ce à quoi on veut en venir?

M. MORRISON: Il est évident que nous voulons rester en affaires. Nous ferons de notre mieux pour obtenir le plus d'affaires possible, mais je crois que deux autres pipelines possèdent déjà des permis d'aménagement.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ils possèdent des permis qui leur ont été accordés par le gouvernement actuel.

M. MORRISON: Jaimerais citer une autorité sur la question des monopoles...

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous dites que deux autres pipelines possèdent des permis. Peut-être pourriez-vous expliquer davantage, monsieur Morrison.

M. MORRISON: Je crois que deux demandes ont été présentées au Parlement pour obtenir la permission de construire des pipelines; il peut bien s'agir de trois demandes.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Ce n'est pas tout à fait juste, monsieur, mais poursuivez.

M. MORRISON: Une société est provinciale?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Elles n'ont pas encore présenté leurs demandes au Parlement.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Il ne s'agit que d'une demande, pas même d'un permis.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): De quelles sociétés parlez-vous précisément?

M. MORRISON: De la société *West Coast*, de la société *Act Oils*, et je pense, de la société *Columbia*. Je n'ai pas de détails à ce sujet. Je lis ces nouvelles dans les journaux.

M. PAYNE: Je m'excuse d'avoir été absent lors du débat de ce matin.

Il me semble que la façon la plus logique d'agir serait de vous présenter devant notre Comité avec un programme de financement comprenant une demande pour une émission d'obligations et nous fournissant des détails nécessaires.

Tout ceci est fondé sur des hypothèses. Vous proposez de subdiviser vos actions qui s'élèvent à 3,500,000 dans une proportion de cinq pour une. On nous dit qu'il y a d'autres actions en caisse qui semblent ne servir à rien. Je pense que c'est là le point qui nous tracasse.

Le PRÉSIDENT: On a assez bien expliqué ce point ce matin.

M. CAMPBELL: On nous demande d'acheter chat en poche.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que votre remarque soit équitable, monsieur Campbell. Vous n'avez pas assisté aux séances antérieures.

M. CAMPBELL: C'est exact, j'en conviens.

M. RENWICK: Tout d'abord, en ce qui a trait à la question que vous avez posée il y a un instant, à savoir s'il y avait un autre pipeline partant de la

région de l'Alberta jusqu'à la côte ouest de la Colombie-Britannique, c'est une question qui relève fondamentalement d'abord du Parlement ensuite de la Commission des transports.

La société manquerait de franchise si elle ne démontrait pas qu'elle aimerait probablement que son pipeline soit utilisé aujourd'hui à pleine capacité, mais elle ne peut rien faire pour le maintenir ou en prolonger l'utilisation au-delà d'une période qui, au dire de la Commission des transports, ne sert pas les intérêts de l'ensemble du pays s'il s'agit d'un monopole.

C'est un monopole au sens large dans la mesure où elle a été la première société dans ce domaine.

Pour répondre à la deuxième question, je fais de nouveau allusion au problème fondamental qui nous pousse à nous présenter devant vous; j'aimerais essayer de l'expliquer au Comité de la façon suivante: il s'agit d'une société constituée par une loi particulière.

Dans le cours normal des choses, une société ordinaire de pipelines qui peut être aussi important pour le Canada que toute autre société serait constituée simplement en vertu de lettres patentes conformément à la première partie de la Loi sur les compagnies. La méthode suivie pour la subdivision des actions serait la suivante: les administrateurs de la société établiraient un règlement qui serait sanctionné lors d'une réunion spéciale des actionnaires, et ils demanderaient ensuite au secrétaire d'État d'émettre des lettres patentes supplémentaires.

Toutes ces démarches pourraient être faites à compter du moment de la décision jusqu'à l'obtention ou l'émission des lettres patentes supplémentaires, dans une période très courte de 16 à 20 jours. Il se pourrait que cette période soit plus longue, mais je crois qu'il serait possible de subdiviser les actions de la société *T. Eaton Company* ou de la *Robert Simpson Company* ou de toute société importante du pays, comme l'*International Nickel*, dans un très court intervalle. Ceci veut dire que si ces sociétés projettent d'effectuer un programme de financement, elles doivent l'effectuer à l'intérieur du cadre existant du marché des valeurs.

Si cette société présentait aux courtiers en placements une proposition en vue de recueillir de l'argent, ces courtiers en placements pourraient dire que la société pourrait recueillir l'argent par une émission de 500,000 ou de 1,000,000 d'actions au public, ce que la société refuserait. Le courtier lui répondrait qu'il ne peut souscrire cette émission à \$60 l'action, mais que si les actions étaient fractionnées, il pourrait le faire à \$12 l'action.

La société lui répondrait qu'il lui est possible de le faire, mais qu'à cette fin elle doit obtenir la permission du Parlement.

Les souscripteurs répondraient dans les termes suivants, à mon avis: le Parlement est actuellement en session, et si vous le lui demandez il vous accordera une subdivision de vos actions, après quoi revenez nous voir et nous parlerons du financement, parce que la situation du marché sur laquelle nous pouvons fonder une décision de vendre des actions pour vous, soit en les souscrivant soit en émettant des obligations accompagnées de droits ou en employant toute autre forme de financement, cette décision nous ne pourrions la prendre que dans une très courte période de temps.

Dans toutes les souscriptions que je connais, les souscripteurs ne s'engagent fermement que pour une courte période de temps, et même dans ce cas le contrat renferme certains articles leur permettant de se libérer de leurs engagements.

Voilà l'une des raisons pourquoi nous croyons qu'il devrait exister dans cette société une certaine latitude quant au genre et à la valeur des titres, et quant au moment de l'émission.

Comme dans le cas des autres sociétés importantes, ces questions relèvent de la décision particulière des administrateurs, vu qu'il s'agit de décisions d'affaires.

Voilà un point de vue quelque peu différent de celui selon lequel nous avons jusqu'ici considéré la question. Il n'en reste pas moins que le point crucial demeure le même, à savoir que nous ne pouvons pas prévoir le jour où la décision sera prise en vue de recueillir les fonds additionnels pour permettre l'aménagement de ces autres installations de la compagnie.

M. PAYNE: Vous avez encore d'autres actions, et vous pouvez vous fonder sur elles; notre discussion porte sur la proportion relative à la subdivision, et sur le prix de vente des obligations; il ne s'agit que de la proportion, et vous avez une certaine latitude à ce sujet.

M. RENWICK: Nous n'avons pas de latitude à l'heure actuelle parce que si nous émettions aujourd'hui des actions de la société à \$60 l'action, nous ne savons pas combien d'actions les souscripteurs seraient prêts à prendre.

Nous supposons que le prix de \$12 l'action indiquerait qu'au moment de prendre la décision à notre sujet ils seraient plus portés à permettre à la société d'en bénéficier à l'heure actuelle, avant d'avoir la participation du public ou avant d'avoir le marché possible des personnes intéressées à acheter des actions de la société.

Je ne crois pas que ce serait le cas si les actions se vendaient à \$60, \$70 ou \$80.

A mon avis, comme l'a indiqué la lettre de *McLeod, Young, Weir* et de *Wood and Gundy*, d'après les 17 émissions choisies qui figurent au tableau, et qui proviennent toutes de sociétés importantes, les prix ont varié entre \$4.50 l'action et un sommet de \$40; dans un seul cas le prix a dépassé \$27.50, ce qui constituait une vente réussie en fait de financement public de la part des sociétés bien connues indiquées dans le tableau.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Monsieur Renwick, dans le cadre de l'application générale de la loi fédérale sur les compagnies, la société ne peut pas offrir à titre d'expérience une émission d'actions ou une émission d'obligations, n'est-ce pas?

M. RENWICK: Vous avez entièrement raison.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Il se peut que vous établissiez des actions privilégiées?

M. RENWICK: Non. Notre capital autorisé à l'heure actuelle s'élève exactement à 5 millions d'actions sans valeur nominale ou valeur au pair. Si nous désirions établir des actions privilégiées, nous devrions faire adopter par le Parlement une modification à la loi spéciale.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Autrement, vous devriez établir ces actions privilégiées à même les 5 millions d'actions, n'est-ce pas?

M. RENWICK: Non. Nous n'avons pas l'autorisation de créer ni de prendre aucune partie de ces 2 millions d'actions ni de déclarer qu'il s'agirait d'actions privilégiées. Nous ne pourrions pas faire cela. Nous devrions prendre les mêmes mesures que nous prenons aujourd'hui, pour demander une modification à la Loi.

M. CAMPBELL: Dans l'analyse que vous avez faite, il y a quelques instants, vous avez comparé la société *Trans Mountain* à certaines sociétés entièrement commerciales comme la *T. Eaton Company* et la *Robert Simpson Company*. Ne serait-il pas beaucoup plus juste de comparer la société *Trans Mountain* à la société des chemins de fer Nationaux du Canada vu que les chemins de fer

sont un service public, ce qui les rend beaucoup plus semblables à un réseau de transport? Je veux dire que les chemins de fer concernent le public beaucoup plus qu'une simple société de vente.

M. RENWICK: Je pensé que mon choix de la *T. Eaton Company* et de la *Robert Simpson Company* n'était pas bon parce que ces compagnies vendent des biens, tandis que la présente société ne fait que vendre un service; elle fournit un service à raison d'un certain tarif. La Commission des transports peut déclarer que la société constitue un voiturier public et elle réglemente le tarif relatif à la production de services à un prix satisfaisant.

M. CAMPBELL: Les chemins de fer Nationaux du Canada sont également un voiturier public et fournissent un service public.

M. RENWICK: C'est exact, et si la Commission des transports déclare que la société constitue un voiturier public, notre situation est la même.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): L'alinéa 5 de votre loi ne prouve-t-il pas que vous devez vous conformer aux règlements établis par le Parlement en vertu de la Loi sur les pipelines ou en vertu de toute modification qui y est apportée?

M. RENWICK: C'est exact. Nous devons nous conformer aux mêmes règlements que les chemins de fer Nationaux du Canada qui appartiennent au gouvernement et qui ont les mêmes problèmes. En ce qui concerne les chemins de fer du Pacifique-Canadien, je ne sais pas si cette société doit demander au Parlement l'autorisation de subdiviser ses actions. Il se peut bien que ce soit le cas, mais elle peut bien également fonctionner en vertu de sa charte initiale tout comme une compagnie ordinaire en vertu de la Partie I de la Loi sur les compagnies.

Le PRÉSIDENT: Les chemins de fer du Pacifique-Canadien ne sont pas obligés de demander l'autorisation au Parlement à cet égard.

M. RENWICK: Je pense qu'il y a certaines compagnies importantes du pays qui ressemblent à la société *Trans Mountain Oil Pipe Line* en ce qui concerne les services fournis au public.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vu que le témoin a parlé de sujets si variés, je me demande si je pourrais poser cinq questions auxquelles on doit répondre, à mon avis, par l'affirmative.

La subdivision des actions a) n'est pas exceptionnelle, on la pratique régulièrement; b) votre besoin de subdivision se fonde sur les développements actuels et futurs modifiant les circonstances économiques; c) le moment de cette subdivision dépend des fluctuations du marché des obligations; d) votre but principal est de transporter le pétrole de l'Alberta jusqu'aux endroits de vente les plus économiques; e) il ne faut pas tenir compte de la concurrence parce que la Commission des transports a le premier mot; f) vous faites votre demande à l'heure actuelle en vue de prendre les mesures nécessaires, comme je l'ai dit tout d'abord, pour faire face à certaines situations où vous devrez peut-être augmenter votre capacité à 600,000 barils; g) vous demandez en réalité, une certaine latitude pour vendre vos valeurs?

M. RENWICK: Je dirais qu'à notre avis la réponse à toutes ces questions est affirmative.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Ce n'est pas plus compliqué que cela.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, j'aimerais poser une question qui découle des questions posées par M. Smith.

Si la compagnie effectue certaines opérations de financement dans l'avenir, comment le Parlement peut-il réglementer ces opérations, s'il arrive qu'il le fasse, sans que nous y voyions objection? En d'autres termes, si nous autorisons maintenant une subdivision des actions, nous lavons-nous les mains de toute cette affaire?

M. CAMPBELL (*Stormont*): Voilà le nœud de toute la question.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Non, pas du tout.

M. RENWICK: Seulement dans la mesure suivante: lorsque cette société opérera un financement, elle devra publier un prospectus indiquant en détail les obligations émises, et le déposer auprès du Secrétariat d'État. Elle devra également,—il s'agit peut-être d'une question constitutionnelle en ce qui concerne la vente d'obligations dans des provinces,—faire approuver leur émission publique par les commissions d'obligations des provinces dans lesquelles les actions doivent être vendues.

Je crois que lors de la première émission des actions de la *Trans Mountain Oil Pipe Line Company*, ces actions étaient acceptées à travers le pays.

M. MORRISON: De même que dans le cas des deux dernières émissions.

M. DRYSDALE: J'ai une autre question, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Un instant, monsieur Drysdale.

M. RENWICK: Si nous devons émettre aujourd'hui les actions en caisse il faudrait déposer un prospectus auprès du Secrétariat d'État et faire approuver cette émission dans les provinces du pays qui autorisent l'émission des actions sur le marché public.

Pour étendre les installations de la société, nous devons faire approuver par la Commission des transports les projets d'expansion et de développement, et obtenir un permis de construction, et lorsque l'expansion est terminée, un permis d'exploitation.

J'ignore dans quelle mesure la Commission des transports tiendrait compte des méthodes de financement employées par la société.

M. DRYSDALE: Si la Commission des transports déclarait que la société constitue un voiturier public, pourrait-elle réglementer dans une plus grande mesure l'opération financière de la compagnie?

M. RENWICK: Je ne crois pas que la Commission des transports puisse exercer une plus grande réglementation. Si elle déclarait que la société constitue un voiturier public, cette dernière devrait accepter tout le pétrole qu'on lui offrirait de transporter, pourvu que tous ceux qui veulent faire transporter du pétrole aient un lieu de destination à l'autre extrémité du pipeline.

C'est ce que la société fait, à l'heure actuelle. En vertu de la loi sur les transports, un voiturier public doit, dans un certain intervalle de temps, fournir les installations nécessaires pour transporter tout le pétrole qu'on lui demande de transporter afin de ne pas être obligé de confier ce transport à d'autres voituriers au prorata. Il se peut que ce soit le cas durant une certaine période, mais je pense qu'à un moment donné le voiturier public doit fournir ses installations de transport à quiconque désire utiliser le service.

M. DRYSDALE: La Commission des transports exercerait une réglementation indirecte dans le sens qu'elle pourrait ou ne pourrait pas émettre un permis pour l'expansion que vous désirez?

M. RENWICK: C'est exact.

M. DRYSDALE: Je pense qu'un des points qui tracasse les membres du Comité concerne la future réglementation qui pourra être exercée sur la compagnie, si elle décide de procéder à une expansion.

M. RENWICK: La société a certainement obtenu un permis pour améliorer ses installations, pour en autoriser la construction, un autre permis pour en autoriser l'exploitation, de même que divers permis pour la construction du tronçon qui se rend jusqu'à la frontière internationale.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Le nœud de la question n'est-il pas le suivant: vu que cette société fournit un service public, le Parlement lui a imposé certaines restrictions onéreuses, et maintenant la société demande au Parlement

une liberté d'action? En d'autres termes, elle demande que le Parlement abandonne sa discrétion pour y substituer la discrétion de la société en vue d'une plus grande latitude d'action, ou quoi que vous vouliez l'appeler? N'est-ce pas là le nœud du problème?

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Non.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Non.

M. RENWICK: Non.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Pourquoi pas?

M. RENWICK: Je pense que ce comité du Parlement serait placé dans une situation difficile et délicate, si, par exemple, nous lui avons présenté aujourd'hui un plan établi de financement souscrit mettons pour 1 million d'actions de cette société, ou 10 millions ou 15 millions, les souscripteurs s'engageant à acheter ces actions à "X" dollars l'action et à les revendre au public, ce qui constituerait une affaire conclue d'avance.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Sous réserve de l'approbation du Parlement.

M. RENWICK: C'est exact. Mais si ces conditions étaient remplies, nous aurions toute liberté d'obtenir "X" millions d'actions en vendant ces actions de la société. Je ne peux pas concevoir que ce Comité ou le Parlement voudraient approuver tacitement ou autrement un plan de financement de la société basé sur une vente individuelle et précise.

A mon avis, cette responsabilité relève des administrateurs de la société. Nous ne devons d'aucune façon imputer au Parlement l'approbation des décisions, ni lui faire partager la responsabilité de la rectitude de nos opérations de financement.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je crois qu'on a eu tendance en général,—je sais que ce fut mon cas, et je crois celui de certains autres membres du Comité,—à blâmer la société *Trans Mountain Pipe Line* de ce que nous pourrions appeler certains "péchés" ou mauvaises méthodes d'affaires de l'industrie du pétrole en général. Nous craignons d'établir un monopole qui soit trop fort.

Pendant, en toute justice envers la société, et maintenant que j'ai lu le bill original, je ne vois pas comment nous pouvons refuser à la société le droit de subdiviser ses actions, peu importe qu'à notre avis la société ait été mal conseillée au début relativement à sa capitalisation. Pour ma part, j'ai été quelque peu embrouillé à cet égard. A mon avis, nous ne nous départissons pas de notre autorité sur la société en modifiant son capital-actions.

J'aimerais que la société soit considérée comme un voiturier public et que certaines de ses caractéristiques lui soient enlevées. En général, je ne crois pas que nous puissions, en toute justice, refuser à la société le droit de subdiviser ses actions, parce que, je le répète, d'autres sociétés, dont les intérêts sont également considérables, peuvent le faire, et, à mon avis, nous ne perdons aucune autorité sur la société.

M. PAYNE: Monsieur le président, j'aimerais attirer l'attention sur certaines observations faites par le dernier porte-parole de la société, dont j'ignore le nom.

Le PRÉSIDENT: S'agit-il de M. Renwick?

M. PAYNE: En effet. Il a dit en résumé que le Comité étudiait des questions antiréglementaires, en dehors de sa compétence. Si nous enfreignons le Règlement, il me semble qu'il appartient au président d'en décider, et non à l'un des représentants de la société qui comparait devant le Comité.

Le PRÉSIDENT: Les observations qui ont été faites ne m'ont pas laissé cette impression.

M. PAYNE: C'est certainement celle que j'ai eue, de même que d'autres membres ici présents.

M. RENWICK: Je serais certainement le premier à m'excuser si j'ai laissé cette impression. Je n'avais aucunement l'intention de le faire et je m'excuse.

M. HOWARD: Monsieur le président, j'ai été plutôt silencieux aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT: Je l'ai remarqué.

M. HOWARD: Je vois que certains membres du Comité me prodiguent leurs applaudissements à cet égard.

M. DRYSDALE: Des applaudissements sympathiques.

M. HOWARD: Il y a quelque chose que je n'ai pu encore comprendre. Si je n'ai pas bien compris la situation dès le début, quelqu'un pourrait peut-être rectifier mes idées à ce sujet.

Une des raisons pour lesquelles la société demande cette subdivision des actions,—j'emploie cette expression parce qu'on l'appelle ainsi communément,—c'est de faciliter une plus grande répartition des propriétaires d'actions de la société. Est-ce exact?

M. RENWICK: Oui.

M. HOWARD: J'ai donc raison sur ce point.

Je ne vois tout de même pas comment cette subdivision des actions pourra augmenter le nombre des propriétaires d'actions s'il n'existe pas de projets immédiats... qu'entend-on par le mot "immédiat", je l'ignore.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Voilà un cliché de politicien.

M. HOWARD: Je ne vois vraiment pas comment cette subdivision pourrait augmenter le nombre de propriétaires d'actions de la société s'il n'existe pas de projets immédiats en vue de l'émission d'autres actions provenant du trésor. Il y aura encore le même nombre de propriétaires en proportion du nombre des actions sur le marché.

En fractionnant chacune des actions en cinq, on augmentera le nombre total d'actions sur le marché, et on multipliera par cinq les 30 p. 100 détenus par les quatre ou cinq compagnies pétrolières, ce qui donnera plus d'importance à ces 30 p. 100 par rapport au nombre total d'actions en circulation. Cela donnera à ces compagnies pétrolières plus de poids que maintenant dans les décisions que la compagnie prendra.

M. RENWICK: Monsieur le président, pour répondre à la question de M. Howard, il y a, d'après les dossiers de la compagnie, 5,396 Canadiens enregistrés comme actionnaires au 27 mars 1958, et qui détiennent 255,334 actions. 618 sociétés canadiennes sont enregistrées, détenant 959,000 actions, et 1,077 individus et sociétés de l'extérieur sont également enregistrés et détiennent 289,000 actions environ.

A notre avis, le nombre d'actionnaires augmentera si les actions sont subdivisées, parce qu'une certaine proportion des personnes qui recevront cinq actions pour chaque action qu'elles détiennent à l'heure actuelle voudront mettre leurs actions en circulation. Nous croyons qu'une certaine proportion de ces individus ne voudront pas détenir un aussi grand nombre d'actions mais désireront en liquider une partie.

D'autre part, nous croyons qu'il y aura un plus grand nombre d'acheteurs qui seront disposés à acheter les actions au prix réduit. Nous ne pouvons pas le garantir mais nous croyons certainement que notre expérience sera la même que celle d'autres sociétés, et que la subdivision des actions aura comme résultat l'augmentation du nombre d'actionnaires et une réduction de la mise de fonds moyenne.

M. HOWARD: Il s'agit de 10 p. 100.

M. RENWICK: C'est exact. L'expérience indique que dans un an il y aura une augmentation de 10 p. 100 du nombre d'actionnaires de la société.

M. HOWARD: Et probablement de 15 p. 100 à la longue?

M. RENWICK: C'est exact.

M. HOWARD: Si j'ai bien compris les observations que vous avez faites ce matin, 130,000 actions étaient détenues par chacune des quatre sociétés pétrolières suivantes, soit la *Canadian Gulf*, l'*Imperial*, la *Shell*, la *Standard*, et 50,000 par la société *Richfield*.

M. RENWICK: C'est exact.

M. HOWARD: La société *Union Oil* a vendu ses 100,000 actions.

M. RENWICK: En effet.

M. HOWARD: Avez-vous lieu de croire que les cinq sociétés que j'ai mentionnées, et qui disposent de 30 p. 100 des actions de la société, vendront une partie de leurs actions?

M. RENWICK: Je n'ai aucune raison de croire qu'elles se débarrasseront de leurs actions. Ce n'est pas impossible, mais je ne puis l'affirmer. Mais je conclurai certainement qu'en ce qui concerne la garantie des 100 millions de dollars d'obligations, la sagesse commerciale la plus élémentaire leur recommande de conserver une partie de ces actions, dans la mesure tout au moins où elles peuvent conserver effectivement la prépondérance. Elle leur recommande certainement de conserver un intérêt dans l'exploitation de cette société durant un long intervalle de temps, parce que si elles disposaient, pour pousser l'exemple à l'extrême, de tout leur avoir et si quelqu'un était en mesure d'élire tous les administrateurs de la société, elles n'auraient aucun contrôle sur la garantie et à mon sens, elles feraient preuve d'un manque de jugement.

M. HOWARD: Ai-je raison d'affirmer, du point de vue des affaires et si on considère la main mise sur les sociétés, le nombre d'actionnaires et d'actions, que si les cinq sociétés pétrolières ne disposaient aucunement de leurs actions ni d'aucune partie de ces actions, ce qui selon vous n'est pas très vraisemblable vu qu'elles garantissent leurs obligations, mais en supposant que d'autres actionnaires disposent d'une partie des actions de sorte qu'il y aurait une augmentation de 10 p. 100 du nombre des actionnaires, ai-je raison d'affirmer que cela donne une plus grande prépondérance aux 30 p. 100 détenus par les cinq sociétés pour contrôler ces actions de la société?

M. RENWICK: Ce serait entièrement mon point de vue là-dessus. S'ils ont effectivement la prépondérance, et je pense qu'on peut reconnaître que quiconque dispose de 20 ou 25 p. 100 a probablement la prépondérance à moins que les autres actionnaires ne se donnent le mot et ne votent ensemble.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): On doit se rappeler qui a la responsabilité de prendre l'initiative dans cette affaire.

M. RENWICK: Je suis de votre avis. Si ces sociétés détiennent une certaine partie des actions à l'heure actuelle et que ses actions soient subdivisées cinq pour une, donnant ainsi une plus grande répartition des actions parmi les autres actionnaires, il serait beaucoup plus difficile pour tous les autres actionnaires de se réunir et d'exercer leurs droits et d'obtenir plus que la moitié des actions de la compagnie.

M. HOWARD: La subdivision aurait comme résultat immédiat d'élargir la répartition des actionnaires, comme on le prévoit, d'environ 10 p. 100.

M. RENWICK: C'est exact.

M. HOWARD: Voilà quelle sera la conséquence concernant la répartition des actions.

M. RENWICK: C'est exact.

M. HOWARD: La subdivision aurait comme résultat de placer dans les mains de cette poignée de sociétés pétrolières la plus grande partie des actions en proportion de cette répartition plus étendue.

M. DRYSDALE: Je crois que la difficulté que doit surmonter M. Howard provient de ce qu'il considère l'élargissement de la répartition comme la conséquence fortuite de la subdivision des actions, et je crois que le bill prévoit l'expansion future de la société, par exemple si elle doit augmenter son rendement à cause de la guerre à environ 600,000 barils par jour, il lui faudra plus d'argent et elle devra émettre des actions du trésor. A mon avis, c'est à ce moment-là qu'aura lieu l'élargissement de la répartition plutôt que lors de la subdivision. Je prétends que les mesures que nous prenons à l'heure actuelle n'auront aucun résultat appréciable sur la répartition des actions dans le public mais en auront plutôt dans l'avenir, et c'est ce que prévoit cette loi, c'est-à-dire de prendre des mesures rapidement. Si nous remettons à plus tard, ce sera plutôt difficile pour la société de se présenter devant le Parlement en vue d'obtenir l'autorisation d'effectuer ce financement nécessaire. Elle fait des démarches à l'heure actuelle pour être en mesure d'effectuer son expansion si la guerre se déclare.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Howard, M. Renwick aimerait terminer sa réponse à votre question.

M. RENWICK: Quand je dis que je suis d'accord avec votre observation au sujet de la prépondérance effective, je veux dire qu'il est normal de prévoir que si les actions sont réparties en plus petites coupures parmi un plus grand nombre d'actionnaires il sera plus difficile de modifier la prépondérance qui existe déjà. Cependant, je crois qu'il y a l'autre côté de la médaille, car si un plus grand nombre d'actions se vendent à un plus bas prix, il serait vraisemblable que les acheteurs fassent acquisition des actions de la compagnie de telle sorte qu'ils pourraient en réalité faire tomber cette prépondérance. Il n'est pas nécessairement certain que les sociétés pétrolières qui ont la haute main sur la société en détenant seulement un tiers des actions exerceront toujours cette influence. Si elles en avaient l'intention, elles auraient conservé 51 p. 100 des actions à cet égard. A mon sens, le contraire peut se réaliser dans une certaine mesure.

Le PRÉSIDENT: L'article premier est-il approuvé?

M. HOWARD: J'ai d'autres observations à ce sujet. Je me demandais, vu que c'est aujourd'hui mardi et que c'est une journée consacrée aux bills privés si vous aimeriez ajourner.

Le PRÉSIDENT: Nous désirons continuer; les témoins se trouvent ici. Nous désirons continuer aujourd'hui si le Comité est d'accord.

M. HOWARD: Je suis certain que certains collègues de mon ami aimeraient participer au débat sur certains bills qui seraient mis en délibération.

Le PRÉSIDENT: L'article premier est-il adopté?

M. HOWARD: Un instant. Est-ce durant la crise de Suez que la valeur des actions a augmenté jusqu'au sommet de \$140 et qu'elle a atteint environ \$100? La crise de Suez a-t-elle influé sur les prix des actions en circulation?

M. RENWICK: Je crois que la crise de Suez a été la cause de ce vaste écart qui s'est manifesté dans le prix des actions sur le marché.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Les gains de la société n'ont jamais justifié un prix de \$140 l'action.

M. HOWARD: Si d'autres difficultés surgissaient au Moyen-Orient, comme cela peut être le cas, en ce qui a trait au pétrole, auraient-elles de semblables répercussions sur la valeur actuelle des actions? Croyez-vous que cette valeur augmenterait subitement si ces difficultés surgissaient aujourd'hui?

M. RENWICK: La compagnie ni son administration courante n'ont rien à voir au prix auquel se vendront ces actions sur le marché. Pour donner un exemple, il est vrai que le prix des actions de la *Trans Mountain* a monté, ce qui s'explique, à mon avis, dans une large mesure, par les troubles de l'Irak. Lorsque nous sommes venus ici il y a quelque temps, le prix de ces actions était d'environ \$50, je crois; au moment de la crise de l'Irak, il a monté à \$70. Il est maintenant de \$59 ou \$60, je crois. Apparemment, tous ces gens sont prêts à en subir les conséquences, si une situation comme celle-là surgit. Une culbute est probable. Personne ne peut l'enrayer. Nous estimons cependant que la probabilité de grandes variations se trouvera atténuée si un grand nombre d'actionnaires achètent des actions à titre de placement plutôt que pour des motifs de spéculation.

M. SMITH (*Calgary*): Je désire formuler une observation quoiqu'elle ne soit peut-être pas du tout nécessaire. Un de mes collègues s'est penché vers moi et m'a posé une question que j'aimerais porter au compte rendu. J'ai foi en ce principe qui est très important pour notre économie. Je crois que c'est une bonne chose, mais je désire déclarer que je ne suis et n'ai jamais été actionnaire de cette société. Je désire que ma déclaration figure au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Le président n'est pas actionnaire non plus.

M. HOWARD: Si ce fractionnement a lieu, je suppose que le prix des actions sera probablement de \$12 à \$15 sur le marché, ou de \$10.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Ou de \$25 ou \$30 très prochainement, surtout si la situation se corse dans le Moyen-Orient.

M. HOWARD: J'allais poser, moi aussi, cette question. Si cette autorisation est accordée à la compagnie, si le bill est adopté et si le nombre des actions est multiplié par cinq, le prix du marché étant de \$10 ou \$12 ou quelque chose d'analogue; si l'on ne songe aucunement à mettre sur le marché d'autres actions détenues par la compagnie et si une crise, analogue à celle de Suez, surgit au Moyen-Orient, il est probable que le prix des actions montera de nouveau, indépendamment de ce nouvel apport de 10 p. 100; vous pourrez donc vous trouver dans cette même situation, c'est-à-dire que vous aurez à vendre des actions de \$50 ou \$60 détenues par la compagnie. Votre situation ne sera-t-elle pas la même qu'actuellement?

M. RENWICK: Je crois que oui, mais M. Taylor voudrait peut-être dire quelques mots à ce sujet.

M. TAYLOR: Oui, la situation serait la même.

M. HOWARD: Reviendrez-vous nous demander un autre fractionnement des actions pour en abaisser le prix?

M. RENWICK: Il le faudrait.

M. MORRISON: Vous y êtes obligé.

M. RENWICK: Je ferais la distinction suivante: dans un cas d'urgence, qui ferait passer la valeur des actions de \$12 à \$60 comme ce fut le cas durant la crise de Suez lorsque les actions sont passées de \$40 ou \$50 à \$140, quel que soit le prix et s'il s'agit simplement d'une crise, je crois que la société devrait attendre que la situation se soit stabilisée avant d'effectuer une opération de financement. La valeur des actions pourrait se stabiliser soit en diminuant, comme ce fut le cas après la crise de Suez, ou si la situation au Moyen-Orient était tellement modifiée que les actionnaires s'apercevraient qu'il s'agit d'une société dont la production serait toujours au maximum puisqu'elle devrait expédier une grande quantité de pétrole d'Alberta sur le marché de la Californie, et si, en conséquence de ces circonstances toutes nouvelles, les actions atteignaient un niveau de \$60 chacune, nous pourrions très bien être obligés de revenir ici. D'autre part, il se pourrait très bien que, dans ce cas, nous ayons

ce que nous souhaitons à l'heure actuelle, c'est-à-dire une participation assez étendue, de sorte qu'on pourrait opérer un financement si les actions valaient \$60. A l'heure actuelle toutefois, nous n'avons aucun marché stable pour vendre les actions à \$60.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Le marché stable des actions sera fondé sur les gains de la société, n'est-ce pas?

M. RENWICK: C'est exact.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): D'autre part, les gains de la société sont fondés sur le prix par gallon ou par lot de gallons que vous exigez pour le transport du pétrole, n'est-ce pas?

M. RENWICK: C'est exact.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Dans ce cas, par conséquent, que nous augmentions ou non le nombre de vos actions, le Parlement continuera de régler les bénéfices de la société vu que nous pouvons demander qu'on vous établisse comme voiturier public et par conséquent votre tarif sera établi sur une base économique. Est-ce exact?

M. RENWICK: Oui.

M. MORRISON: Par l'entremise de la Commission des transports.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Deuxièmement, ni la société ni le Parlement ne peuvent réglementer d'aucune façon cette fluctuation considérable causée par les spéculateurs et les crises au Bornéo, au Proche-Orient, en Extrême-Orient ou ailleurs. Peu importe que la valeur de vos actions atteigne \$60 ou \$12, ces actions feront l'objet du même genre de spéculations qui amènent ces fluctuations considérables, n'est-ce pas?

M. RENWICK: En effet. Nous avons espéré qu'elles diminueraient quelque peu.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): La valeur réelle sera toujours fondée sur les gains effectués par votre société qui transporte du pétrole à tant le gallon?

M. RENWICK: Oui.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Ainsi que sur la capacité de la compagnie.

Le PRÉSIDENT: L'article 1^{er} est-il adopté?

Nous allons voter à main levée.

Le SECRÉTAIRE: Six ont voté pour, huit ont voté contre.

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes toujours à l'article 1^{er}.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Un des motifs principaux qui vous poussent à obtenir cette subdivision n'est-il pas de permettre aux sociétés pétrolières de conserver une mainmise étroite sur la société? Cela, à mon sens, constitue un facteur très important à cet égard. Si la prépondérance des actions, soit 60 p. 100, est répartie sur un grand nombre de petits actionnaires, il serait pratiquement impossible d'avoir l'unanimité de ce grand nombre de petits actionnaires, et si vous aviez la mainmise serrée et unanime de 50 p. 100 ce serait peut-être suffisant, pourvu que les autres actions soient détenues par un nombre assez important d'actionnaires.

M. DRYSDALE: Supposons que les sociétés aient la mainmise; qu'y a-t-il de répréhensible à cela?

M. CAMPBELL (*Stormont*): Elles ne font pas œuvre de philanthropie.

M. RENWICK: Les raisons pour lesquelles nous désirons l'adoption du bill sont les deux raisons que nous avons indiquées dans les notes explicatives au bill. A ma connaissance, et à celle de tous ceux qui sont ici présents aujourd'hui, il n'y a pas d'autres raisons qui motiveraient l'adoption du bill. Il se peut bien, comme dans le cas de toute mesure qui est prise pour deux raisons en particulier, que d'autres conséquences en découlent.

Cependant, j'espère en toute sincérité vous faire comprendre que les deux raisons qui motivent nos démarches sont celles qui sont indiquées dans les notes explicatives au bill. Nous n'avons pas d'autres raisons de vouloir cette subdivision. Nous n'avons rien derrière la tête. Si une des conséquences, comme il peut découler des questions posées par M. Howard et des réponses que j'ai données, est que la prépondérance demeure la même, il peut s'agir là d'une conséquence de la subdivision; d'autre part j'aimerais que vous vous rappeliez que ces sociétés pétrolières garantissent des obligations d'une valeur de 100 millions de dollars. J'ignore si elles réduiront leurs avoirs. A mon avis, elles désireront continuer d'avoir leur mot à dire dans les affaires de la compagnie selon la sagesse commerciale la plus élémentaire.

M. BRUNSDEN: Je désire porter au compte rendu que je n'ai pas voté parce que j'étais absent ce matin et que je n'étais pas en mesure de faire des observations, ayant manqué une grande partie du débat.

M. CHOWN: Le vote sur l'article 1^{er} règle-t-il la question ou la discussion doit-elle se poursuivre indéfiniment.

Le PRÉSIDENT: J'ai demandé à notre secrétaire si nous pouvions continuer et il a dit que oui.

M. HOWE: Nous devrions ajourner maintenant.

Le PRÉSIDENT: Non. J'ai demandé si l'article était adopté et on a répondu par la négative, vu que d'autres membres désiraient parler.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, il me semble que nous avons étudié plusieurs aspects de la question aujourd'hui et je crois que cela peut se résumer au fait que tous les actionnaires qui étaient les premiers intéressés à l'affaire ont manifesté par leur vote si la subdivision devait avoir lieu; ils ont tous cru que cette affaire avait du bon et ils ont donc voté pour la subdivision. Dans son discours que j'ai signalé antérieurement, M. Brown a déclaré que 71 p. 100 des réserves du monde libre en pétrole se trouvent au Moyen-Orient. Le Moyen-Orient produit 170 millions de barils de pétrole, les États-Unis 30 millions, le Venezuela 14 millions, et le Canada 3 millions. Le point qui est toujours revenu sur le tapis au cours de nos délibérations, c'est que la valeur des actions pourrait bien diminuer après la subdivision s'il devient nécessaire que la société soit financée de nouveau. A mon sens, peu importe que la valeur de ces actions atteigne \$1,000 ou \$25; elle serait fondée uniquement sur la situation internationale, l'accroissement subséquent du volume du pétrole, et sur la capacité de la société à transporter ce pétrole.

Je pense que nous ne faisons que tourner autour de la question et, pour être plus réaliste, je propose que la question soit mise aux voix.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Je ne vois pas pourquoi, s'il devient nécessaire d'augmenter le nombre des actionnaires et si vous avez un projet qui a été accepté par les maisons de placement, vous ne pourriez pas vous présenter devant le Parlement pour obtenir la subdivision des actions. Je prétends que le Parlement substitue la discrétion de la société à la sienne et que nous étudions une situation hypothétique. Dès qu'il sera nécessaire d'avoir la subdivision et aussitôt que les maisons de placement se seront engagées fermement à cet égard, le temps sera alors venu de présenter au Parlement ce projet d'entente, sous réserve de l'approbation du Parlement.

Le PRÉSIDENT: Cette question a été expliquée antérieurement. Je pense que vous étiez alors absent.

M. MORRISON peut répéter ce qu'il a dit s'il le désire.

M. MORRISON: Je pense que le point que vous soulevez est exactement le même que celui qui a été soulevé lorsque nous avons demandé l'an dernier, l'adoption de ce bill. Nous avions terminé la moitié de nos prochaines expansions et nous nous attendions d'être obligés d'effectuer d'autres opérations de

financement en vue d'une autre expansion, et je dois dire que la présente réunion a pris la forme d'une discussion sur les opérations de bourse qui me sont totalement inconnues. Toute ma vie a été consacrée à des travaux d'exploitation et de production. J'ai acquis ici bien gratuitement une expérience en ce qui concerne les nombreuses opérations de la bourse. Notre tâche consiste à faire en sorte que cette société livre du pétrole provenant de l'Alberta aux endroits désignés par les sociétés pétrolières. Voilà ce qui nous intéresse tout d'abord, et la répartition plus vaste que nous désirons vise l'intérêt du public et l'amélioration de nos relations avec le public.

Franchement, je ne comprends rien à toute la discussion qui a eu lieu ici ainsi qu'aux objections qui ont été formulées. Je sais que M. Pearce s'oppose à la subdivision parce qu'il a probablement réalisé plus de bénéfices que quiconque par suite des fluctuations de ces actions. Je suis porté à croire que cela nous empêchera de mener à bien notre expansion pour le bien du pays.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Il n'a pas répondu à ma question.

Le PRÉSIDENT: Vous n'avez pas tout à fait répondu à la question posée.

M. MORRISON: J'ai dit que la situation existait et j'ai répondu que nous n'avons pas pu donner suite à nos projets de financement. Le bill n'a pas été adopté l'an dernier, et c'est maintenant le moment de le faire adopter quand les affaires sont au ralenti.

M. CAMPBELL (*Stormont*): La situation n'est pas tout à fait calme à l'heure actuelle. Elle pourrait difficilement être plus précaire que maintenant, si l'on songe à la crise du Moyen-Orient et à la grève sur la côte ouest.

M. MORRISON: Cet événement n'avait pas encore eu lieu quand nous avons fait notre nouvelle demande.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Morrison, je crois que M. Campbell a demandé pourquoi vous ne vous adressez pas à la société après avoir établi la situation financière et fait tous vos arrangements avec vos conseillers financiers.

M. MORRISON: Je pense que M. Renwick a expliqué ce point.

M. CAMPBELL (*Stormont*): J'étais présent, mais il ne l'a pas expliqué à ma satisfaction. En d'autres termes, il s'agit de substituer à la discrétion du Parlement celle des administrateurs, ce qui n'est pas une bonne chose.

Le PRÉSIDENT: Je demanderais à M. Renwick de vous expliquer ce point.

M. DRYSDALE: Ne nous serait-il pas possible d'ajourner et de faire imprimer les témoignages vu que nous reprenons les mêmes questions que nous avons discutées toute la journée chaque fois qu'un nouveau membre se joint à nous.

Le PRÉSIDENT: Cela prendrait plusieurs jours. Plusieurs comités tiennent des séances. Vous ne pourriez avoir les témoignages imprimés de cette réunion avant une semaine ou deux.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Ne serait-ce pas une bonne idée d'étudier la question d'une façon intelligente?

M. NIXON: Nous avons ici les témoins de la Colombie-Britannique.

M. DRYSDALE: C'est une fameuse province, monsieur le président.

M. NIXON: Il s'agit d'un problème important sinon le Comité n'en aurait pas été saisi. Je pense qu'en toute équité envers vous-même, monsieur le président, et envers les témoins ici présents, les membres du Comité devraient connaître cette question à fond avant de décider de quelle façon voter.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Nixon, je laisse au Comité le soin de décider. S'il désire ajourner et attendre que les témoignages soient imprimés, je n'ai rien à dire.

M. HOWARD: Je le propose.

Le PRÉSIDENT: M. Howard propose l'ajournement de la séance.

M. CAMPBELL (*Stormont*): J'appuie cette proposition.

Le PRÉSIDENT: M. Campbell appuie la proposition voulant que le Comité se réunisse de nouveau lorsque les témoignages seront imprimés.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Permettez-moi une observation. Le Comité désire-t-il que les témoignages soient imprimés ou se réunira-t-il lorsqu'on aura dactylographié un certain nombre d'exemplaires des témoignages, ce qui peut se faire beaucoup plus rapidement.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Est-ce que cela presse tellement, ou bien ne s'agit-il que d'accommoder les témoins? Il semble que nous soyons pressés outre mesure.

M. DRYSDALE: Vous assistez à la séance de l'après-midi et nous avons déjà discuté cette question pendant deux ou trois heures ce matin.

M. CAMPBELL (*Stormont*): J'ai été retenu par des personnes de ma circonscription qui m'ont rendu visite ce matin et cet après-midi. Je devrais avoir plus de temps pour étudier cette question et lui consacrer l'attention qu'elle mérite. Il y a un certain nombre d'autres membres du Comité qui ont laissé entendre qu'ils sont dans la même situation que moi. Cette question mérite qu'on l'étudie avec beaucoup d'attention.

Le PRÉSIDENT: M. Howard a proposé l'ajournement, et M. Campbell a appuyé sa proposition.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Pouvons-nous avoir une décision concernant cette question des témoignages dactylographiés ou imprimés? Si on désire que les témoignages soient imprimés, il faudra attendre une semaine ou plus.

Le PRÉSIDENT: Le secrétaire me dit que des exemplaires dactylographiés pourraient être disponibles dans 72 heures.

M. DRYSDALE: Je propose que nous nous réunissions de nouveau jeudi matin.

Le PRÉSIDENT: Le secrétaire me dit que les exemplaires seront disponibles mardi.

M. NIXON: Je propose que nous nous réunissions de nouveau sur convocation du président.

Le PRÉSIDENT: La prochaine séance aura probablement lieu mardi prochain, parce que je crois que c'est là ce qui a été convenu au sujet de notre Comité, à savoir qu'il se réunisse les jeudis et mardis.

M. DRYSDALE: Les témoins qui sont ici préféreraient peut-être un ajournement plus long ou plus court.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Nous avons besoin d'eux comme témoins.

Le PRÉSIDENT: Vous les avez certainement interrogés à fond aujourd'hui.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Tout membre du Comité présent ici aujourd'hui peut lire les témoignages afin d'obtenir toutes les réponses aux questions. Je ne crois pas que nous ayons besoin de tous les témoins.

M. FISHER: Je proposerais qu'au moins l'agent parlementaire soit présent.

M. RENWICK: Je me fais le porte-parole de notre groupe. Nous sommes à votre disposition.

M. DRYSDALE: S'il y a d'autres questions en suspens, nous pourrions peut-être jeter nos questions sur le papier pour permettre aux témoins d'y répondre, si M. Renwick en est incapable.

M. RENWICK: Il me sera possible d'être ici. Nous aimerions tous être ici afin de répondre aux questions soulevées.

Des VOIX: Le vote.

Le PRÉSIDENT: On a proposé que le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président et je crois que ce sera mardi matin de la semaine prochaine à 10 heures, à moins que vous désiriez que le Comité se réunisse avant 10 heures. Êtes-vous d'accord, messieurs, que le Comité se réunisse mardi matin de la semaine prochaine?

M. NIXON: Nous pourrions peut-être nous enquerir si d'autres comités siègent à ce moment-là.

Le PRÉSIDENT: Si nous nous entendons maintenant, je crois qu'on n'aura aucune objection.

M. NIXON: Je consens à laisser cette décision entre vos mains.

Le PRÉSIDENT: Avant que vous quittiez la salle, messieurs, vous savez que nous nous approchons de la fin de la session et qu'il est possible que la Chambre siège à ce moment-là. Nous pourrions peut-être siéger à 10 heures et si la Chambre siège, ajourner jusqu'à la fin de l'ordre du jour. Je vous remercie.

Le Comité s'ajourne.

APPENDICE A

Aucun appendice à ce tarif ne sera publié sauf aux fins d'annulation du tarif. Le règlement n° 5 de la Commission des transports annule le règlement n° 4 de ladite Commission.

TARIF DE LA SOCIÉTÉ TRANS MOUNTAIN OIL PIPE LINE

Les taxes et frais indiqués dans le présent tarif concernent le transport et la livraison de

PÉTROLE

Sous réserve des statuts et règlements et selon les indications suivantes:

Des endroits situés à	Aux endroits situés à	Tarif de la ligne principale en cents par baril de 34.9726 gallons légaux livrés.
Edmonton	Kamloops	*38
Edmonton	Burnaby	*40
Edson	Kamloops	*38
Edson	Burnaby	*40

Aucun service de cueillette ne sera fourni en vertu du présent tarif.

Des frais de chargement de 2½c le baril seront prélevés à l'égard de toute quantité de pétrole quittant Burnaby et chargée sur le quai maritime de chargement de Westridge.

Taxes et frais sont payables en monnaie canadienne.

† indique des modifications dans le libellé qui ne produisent ni augmentation ni réduction des taxes

* indique une réduction de taxes

Publication: 1^{er} décembre 1957

En vigueur: le 1^{er} janvier 1958

Publié par:

D. M. MORRISON, président de la société

TRANS MOUNTAIN OIL PIPE LINE COMPANY

440 East Broadway

Vancouver 10. C.-B.

STATUTS ET RÈGLEMENTS

5. Définitions.

a) "Pétrole" dans le présent tarif signifie: (i) toute quantité de pétrole brut transformé aux fins de raffinage ou de combustible qui selon les méthodes de l'A.S.T.M. (*American Society for Testing Materials*) se raffine dans une proportion d'au moins cinquante pour cent (50%) selon une température inférieure à sept cents degrés (700°) Fahrenheit; ou (ii) tout produit du pétrole qui selon les méthodes de l'A.S.T.M. est raffiné dans une proportion d'au moins quatre-vingt-dix (90%) à une température inférieure à quatre cents

degrés (400°) Fahrenheit et qui, lorsqu'il est mélangé pendant ou aux fins de son transport avec toute autre quantité de pétrole brut, produit une pression de vapeur n'excédant pas treize (13) livres Reid à une température de cent degrés (100°) Fahrenheit.

b) "Baril" signifie quarante-deux (42) gallons des États-Unis, ou 34.9726 gallons légaux, à une température de soixante degrés (60°) Fahrenheit.

c) "Le voiturier" signifie la *Trans Mountain Oil Pipe Line Company*.

d) "C.T.C." signifie Commission des transports du Canada.

e) "Mois" signifie mois de l'année civile.

f) "Soumission" signifie l'offre faite par un expéditeur au voiturier d'une certaine quantité de pétrole devant être transporté à partir d'un ou des endroits précis de réception à un ou des endroits précis de livraison conformément aux présents statuts et règlements, ladite quantité devant être prête pour le transport dans un délai ne dépassant pas cinq semaines de l'année civile.

10. Obligations du voiturier.

Le voiturier doit accepter des soumissions pour le transport du pétrole sur la ligne principale si l'expéditeur ou le consignataire ont prouvé que des ententes ont été conclues avec des préposés locaux à la cueillette ou avec des exploitants d'embranchements en vue de la livraison du pétrole aux installations de réception du voiturier conformément aux termes du présent tarif. Le voiturier doit transporter le pétrole dans un délai raisonnable, compte tenu de la quantité de pétrole transportée par le voiturier, de la distance à parcourir, de la sécurité du travail et d'autres facteurs importants. Le voiturier peut refuser d'accepter le transport du pétrole à moins qu'il soit prouvé à sa satisfaction que l'expéditeur ou le consignataire ont aménagé l'installation nécessaire pour la prompte réception du pétrole à sa destination. Si ledit pétrole doit être expédié de Burnaby par le quai maritime de chargement du voiturier situé à Westridge, l'expéditeur ou le consignataire doivent d'abord prouver que des ententes ont été conclues avec les voituriers maritimes en vue de recevoir ledit pétrole des installations indiquées conformément aux termes du présent tarif. Les installations du voiturier ne comprennent que les réservoirs et non les entrepôts.

15. Précisions relatives à la qualité reçue.

Aucun pétrole ne sera accepté en vue du transport sauf s'il s'agit de pétrole de bonne qualité marchande d'un poids spécifique de vingt degrés (20°) selon les exigences de l'A.P.I. (*American Petroleum Institute*) ou de poids spécifiques plus élevés et qui peut être facilement transporté par les installations du voiturier, et on n'acceptera aucun pétrole dont la qualité a été considérablement amoindrie par le genre d'entreposage auquel il a été soumis, et on n'acceptera aucun pétrole renfermant plus de une demie pour cent ($\frac{1}{2}\%$) de résidus de base, d'eau et d'autres impuretés selon qu'il ressort des épreuves faites sur des échantillons représentatifs des divers réservoirs du voiturier, soit de la ligne de livraison qui y mène. On n'acceptera aucun pétrole dont la viscosité et les autres caractéristiques ne lui permettent pas d'être facilement transporté par l'entremise des installations du voiturier soit individuellement soit en commun, et qui influencerait essentiellement sur la qualité du pétrole d'autres expéditeurs ou qui causerait des dommages aux autres expéditeurs et (ou) au voiturier.

20. *Responsabilité pour la qualité de pétrole livré.*

On acceptera de transporter le pétrole qu'à la condition qu'il est susceptible, au cours de son transport, de modifications concernant le poids spécifique, la qualité ou les caractéristiques qui peuvent résulter de son mélange à d'autre pétrole dans les pipelines ou les réservoirs du voiturier ou dans ceux de toute société qui s'y rattache. Le voiturier doit faire de son mieux pour livrer du pétrole d'une qualité et d'un poids spécifique qui équivalent à ceux du pétrole accepté de l'expéditeur; cependant, le voiturier n'est aucunement obligé de livrer le pétrole identique mais peut livrer à même ses propres approvisionnements. Toute nouvelle évaluation jugée appropriée en raison de la différence en qualité et en catégorie qui peut se manifester entre la réception et la livraison du pétrole par le voiturier doit se faire entre les expéditeurs et les consignataires. Dans le cas de ces nouvelles évaluations ou négociations, il incombe seulement au voiturier de fournir des données sur les quantités et les poids spécifiques du pétrole reçu et livré.

25. *Soumissions et avis d'expédition.*

Les soumissions pour le transport sur la ligne principale de toute catégorie ou de tout mélange de pétrole pour la manutention duquel le voiturier possède des installations doivent être acceptées conformément au présent tarif selon des quantités totales d'au moins cent mille (100,000) barils consignés par un expéditeur à un consignataire et à une destination. L'avis relatif aux quantités précises dudit pétrole offert en transport est exigé sur la formule "Avis d'expédition" du voiturier le ou avant le vingt-cinquième jour du mois précédant le mois pendant lequel ledit pétrole doit être livré aux installations de réception du voiturier. Ledit pétrole doit être accepté en quantités de moins de quinze mille (15,000) barils seulement si les installations du voiturier et les conditions d'exploration de la ligne le permettant. Le voiturier n'est pas obligé d'expédier ledit pétrole avant qu'il ait reçu d'un ou de plusieurs expéditeurs en vue du transport commun une quantité de pétrole s'élevant à au moins cent mille (100,000) barils de la même qualité ou de qualité différente et devant être mélangée pourvu que les expéditeurs consentent à ce mélange. Les soumissions pour des expéditions éventuelles de moins de cent mille (100,000) barils mais dans tous les cas d'au moins cinquante mille (50,000) barils doivent être acceptées conformément au présent tarif pourvu que la quantité tout entière soit livrée aux installations du voiturier dans une seule cargaison. Si certains expéditeurs offrent au voiturier de transporter une plus grande quantité de pétrole que celle qui peut être transportée en vertu du tarif, le transport fourni par le voiturier doit être réparti équitablement parmi tous les expéditeurs.

30. *Livraisons.*

Aux endroits de destination où le voiturier ne possède pas de réservoirs de réception, le voiturier n'est pas obligé d'effectuer des livraisons selon des quantités de moins de cent mille (100,000) barils, qui doivent être livrées au tarif de transport maximum de la ligne principale du voiturier. Le voiturier n'est pas obligé de faire des livraisons individuelles et continues de pétrole provenant de ses réservoirs à Burnaby d'après des quantités de moins de quinze mille (15,000) barils; il n'est pas non plus obligé de livrer des cargaisons éventuelles de moins de cent mille (100,000) barils autrement que selon des cargaisons individuelles et continues.

35. *Propriété.*

On ne doit pas accepter aux fins de transport le pétrole dont le titre de propriété fait l'objet de litiges ou de disputes ou est grevé de privilèges ou de frais quelconques pourvu, cependant, que le voiturier puisse renoncer à ce droit si l'expéditeur ou le consignataire a fourni un cautionnement ou d'autres garanties satisfaisantes.

40. *Mesurage, épreuve et correction de la quantité.*

Avant d'être accepté, le pétrole doit être mesuré et éprouvé par des représentants du voiturier. Les quantités sont déterminées d'après les manomètres établis régulièrement à cent pour cent (100%) et réduits à la température de soixante degrés (60°) Fahrenheit conformément aux tableaux de mesures du pétrole nos 5 et 7 de l'A.S.T.M.-I.P. Des déductions doivent être faites pour le volume de résidus de base d'eau et d'autres impuretés établis par les épreuves centrifuges ou les autres épreuves convenues. De ces quantités nettes ainsi déterminées pour l'acceptation, une autre déduction d'un pour cent (1%) doit être faite pour parer à l'évaporation et à la perte subie au cours du transport, et le solde constituera les quantités nettes pouvant être livrées.

45. *Preuve de la quantité de pétrole reçue et livrée.*

Tout le pétrole reçu et livré, sauf aux endroits de destination où le voiturier ne possède pas de réservoir de terminus, doit être mesuré dans les réservoirs du voiturier. La quantité de pétrole reçu et livré sera chaque fois confirmée par des formules *Run Ticket* indiquant l'ouverture et la fermeture des indicateurs du réservoir, la température, les résidus de base et l'eau, et toutes les autres données essentielles à la détermination de la quantité. Des témoins peuvent assister aux diverses opérations de mesurage et aux diverses épreuves, et ces formules doivent être signées conjointement par des représentants du voiturier, de l'expéditeur ou du consignataire ou de l'agent, selon le cas, et constitueront un reçu complet pour le pétrole reçu ou livré.

50. *Installations de réception à destination.*

Sur un avis de vingt-quatre (24) heures signifié par le voiturier, l'expéditeur ou le consignataire doivent accepter et enlever leur pétrole expédié des installations de livraison du voiturier. Si ledit pétrole n'est pas enlevé d'une façon raisonnable après l'expiration de l'avis de 24 heures signifié par le voiturier, des droits de magasinage de (0.4c) le baril par jour ou par intervalle de jour seront imposables sur tout le pétrole non enlevé.

55. *Paiement des frais tarifaires et privilèges pour les frais non payés.*

L'expéditeur ou le consignataire doit payer tous les frais de transport applicables, les frais de cargos, les droits portuaires et tous les autres frais légaux sur le pétrole livré et accepté par le voiturier en vue de l'expédition et si on l'exige, il doit payer les mêmes frais avant la livraison à destination. Le voiturier possède des droits sur tout le pétrole en sa possession appartenant à l'expéditeur ou au consignataire en vue d'assurer le paiement de tous les frais de transport non payés ou d'autres frais légaux dus au voiturier, que l'expéditeur et le consignataire n'auront pas payés, et peut retarder la livraison du pétrole jusqu'à ce que tous les frais non payés aient été soldés. Si lesdits frais ne sont pas payés quatorze (14) jours après avis et demande les concernant, ou même dans l'absence de frais non payés si on n'accepte pas le pétrole dans quatorze (14) jours après l'expiration de l'avis d'arrivée à destination conformément à l'article 50, le voiturier a le droit, par l'entremise

d'un agent, de vendre ledit pétrole à l'enchère publique, au bureau de la *Trans Mountain Oil Pipe Line Company* à Vancouver (Colombie-Britannique), Canada, tout jour qui n'est pas congé statutaire, trois (3) jours consécutifs après la publication de l'avis de vente dans un quotidien à tirage général publié dans cette ville, indiquant le temps, l'endroit de la vente, et la quantité et l'emplacement du pétrole qui doit être vendu. Lors de ladite vente, le voiturier a le droit de mettre une enchère et s'il est le plus offrant, il peut devenir l'acheteur. Avec les recettes de cette vente le voiturier doit se rembourser les frais de transport et tous les autres frais légaux, y compris les frais raisonnables d'entreposage jusqu'au moment de la vente et relatifs à ladite vente, et le solde, s'il en est, doit être remis à quiconque y a droit légalement.

60. *Responsabilité du voiturier.*

Le voiturier qui possède toute quantité de pétrole dont il est question ici n'est responsable d'aucune perte dudit pétrole, d'aucun dommage causé audit pétrole ou d'aucun délai imputables à l'incendie, à la tempête, à l'inondation, à l'épidémie, à des causes naturelles, aux émeutes, aux soulèvements, à la rébellion, au sabotage, aux grèves, aux soulèvements ouvriers, à la pénurie de main-d'œuvre, ou à l'arrêt des moyens de transports ou des installations d'entreposage, à la guerre ou à des actes posés par des ennemis de la Reine, à la quarantaine ou à toute autorisation manifestée par une loi ou par une ordonnance, réquisition par l'intérêt où la nécessité du gouvernement du Canada ou du gouvernement de toute province dudit pays, aux manquements du propriétaire, de l'expéditeur ou du consignataire à leurs engagements, ou à toute autre cause, qu'elle soit ou non énumérée ici, sauf à sa propre négligence. Dans le cas de la perte de pétrole imputable à toute cause sauf à la propre négligence du voiturier, après la réception du pétrole en vue du transport et avant sa livraison au consignataire, l'expéditeur doit subir la perte selon la proportion qui existe entre la quantité de son expédition déjà livrée au voiturier et toute la quantité du pétrole confiée alors au voiturier en vue de la livraison par l'entremise des pipelines ou des autres installations où se manifestent la perte ou le dommage, et l'expéditeur a droit de faire livrer seulement la proportion de son expédition qui demeure après qu'à été déduite sa propre proportion de ladite perte.

65. *Réclamations, poursuites en justice et moment de leur déposition.*

Comme condition préalable à l'obtention de dommages-intérêts, les réclamations relatives aux pertes, aux dommages, ou au retard concernant l'expédition du pétrole présenté aux fins d'expédition conformément aux termes du présent tarif doivent être déposées par écrit auprès du voiturier dans un mois après la livraison du pétrole, ou, si la livraison n'est pas effectuée, dans trois mois après qu'une période raisonnable en vue de la livraison s'est écoulée; et les poursuites en justice découlant de ces réclamations doivent être prises contre le voiturier dans les six mois à compter du jour où un avis par écrit aura été donné par le voiturier au réclamant pour faire savoir que le voiturier ne reconnaît pas la réclamation ou toute partie ou plusieurs parties de la réclamation indiquée dans l'avis. En s'engageant à faire transporter le pétrole en vertu du présent tarif, l'expéditeur et le consignataire conviennent d'être liés aux dispositions du présent article et renoncent à tous les droits que les deux ou l'un d'eux peuvent avoir, selon le droit commun ou autrement, de faire une réclamation après l'expiration de ladite période d'un mois ou de ladite période de trois mois, suivant le cas, ou d'intenter une poursuite après l'expiration de ladite période de six mois.

*70. *Application des taxes et frais.*

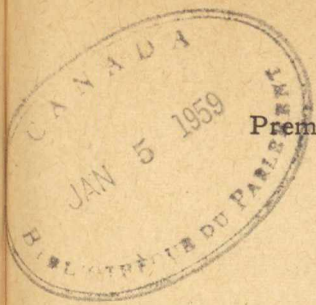
Le pétrole accepté en vue du transport sera assujéti aux taxes et frais en vigueur au moment de la réception dudit pétrole par le voiturier, abstraction faite de la date de la soumission. Les taxes et frais doivent être établis d'après les quantités nettes du pétrole livré.

75. *Détournement et nouvelle consignation.*

Le détournement ou la nouvelle consignation peuvent se faire sans frais si l'expéditeur le demande par écrit dans un délai préalable suffisant avant la livraison prévue à la première destination, sous réserve des taux et des frais, des statuts et des règlements applicables à partir du premier endroit de la réception à l'endroit final de la livraison, à condition qu'aucun transport à l'inverse ne doive être fait.

80. *Exportation du pétrole.*

L'expéditeur ou le consignataire du pétrole destiné à l'exportation par des navires via le quai maritime de chargement du voiturier à Westridge doit prendre toutes les mesures nécessaires auprès des autorités gouvernementales en cause pour faciliter ces exportations. Si on le lui demande, le voiturier doit permettre aux représentants du gouvernement et même leur faciliter la chose, d'être présents au mesurage des quantités de pétrole livrées audit navire par les réservoirs du voiturier à Burnaby conformément à l'article 45 du présent tarif.



CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-quatrième législature
1958

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. GORDON K. FRASER

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 7

Bill S-6—Loi concernant la "*Trans Mountain Oil Pipe
Line Company*".

SÉANCES DU MARDI 5 AOÛT ET DU
JEUDI 7 AOÛT 1958

TÉMOINS:

M. E. J. Broome, député, parrain du bill; M. J. A. Renwick, agent parlementaire; M. D. M. Morrison, président de la *Trans Mountain Oil Pipe Line Company* et M. E. C. Hurd, directeur d'administration; M. J. H. McQuarrie, secrétaire; M. R. F. B. Taylor, trésorier; M. I. G. Wahn, directeur et chef du Service du contentieux; et M. J. E. Langdon, vice-président de la *McLeod, Young, Weir and Company*.

COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. Gordon K. Fraser,

et MM.

Allmark	*Fisher	McPhillips
Asselin	Garland	Michaud
Badanai	Grills	Monteith (<i>Verdun</i>)
Baldwin	Hales	Nielsen
Baskin	Hardie	Nixon
Batten	Horner (<i>Acadia</i>)	Pascoe
Bigg	Horner (<i>Jasper-Edson</i>)	Payne
Bourbonnais	Howard	Phillips
Brassard (<i>Chicoutimi</i>)	Howe	Racine
Brassard (<i>Lapointe</i>)	Johnson	Rouleau
Bruchési	Keays	Rynard
Brunsdén	Kennedy	Smallwood
Campbell (<i>Stormont</i>)	LaRue	Smith (<i>Calgary-Sud</i>)
Chevrier	MacEwan	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)
Chown	MacInnis	Tassé
Creaghan	Martini	Taylor
Crouse	McBain	Thompson
Drysdale	McDonald (<i>Hamilton-</i>	Tucker
Dupuis	<i>Sud</i>)	Webster
English	McMillan	Wratten—60.

Secrétaire du Comité,
J. E. O'Connor.

*Remplacé le mercredi 30 juillet 1958, par M. Regier.

ORDRES DE RENVOI

MARDI 22 juillet 1958.

Il est ordonné—Que le bill n° S-6, Loi concernant la “*Trans Mountain Oil Pipe Line Company*”, soit renvoyé au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

MERCREDI 30 juillet 1958.

Il est ordonné—Que le nom de M. Regier soit substitué à celui de M. Fisher sur la liste des membres du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

MERCREDI 6 août 1958.

Il est ordonné—Que le bill n° S-6, Loi concernant la “*Trans Mountain Oil Pipe Line Company*”, soit déféré de nouveau au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

RAPPORTS À LA CHAMBRE

MARDI 5 août 1958.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

SEPTIÈME RAPPORT

Le Comité a étudié le bill suivant et il a décidé de le rapporter sans modification:

Bill n° S-6, Loi concernant la "*Trans Mountain Oil Pipe Line Company*".

Le président,
G. K. FRASER.

JEUDI 7 août 1958.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

HUITIÈME RAPPORT

En conformité des instructions qu'il a reçues de la Chambre le 6 août 1958, le Comité a étudié de nouveau le bill suivant et il a décidé de le rapporter sans modification:

Bill n° S-6 Loi concernant la "*Trans Mountain Oil Pipe Line Company*".

Un exemplaire des procès-verbaux et des témoignages est annexé.

Le président,
G. K. FRASER.

PROCÈS-VERBAUX

MARDI 5 août 1958.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 10 heures cinq du matin sous la présidence de M. G. K. Fraser.

Présents: MM. Allmark, Badanai, Bigg, Bourbonnais, Brassard (*Chicoutimi*), Drysdale, Fraser, Hales, Horner (*Jasper-Edson*), Horner (*Acadia*), Howard, Keays, Martini, McBain, McDonald (*Hamilton-Sud*), Nixon, Payne, Regier, Rynard, Smith (*Calgary-Sud*), Tassé et Tucker.—(22)

Aussi présents: M. E. J. Broome, député, parrain du bill; M. J. A. Renwick, agent parlementaire pour le bill; de la *Trans Mountain Oil Pipe Line Company*: M. I. G. Wahn, directeur et conseiller juridique; M. D. M. Morrison, président; M. E. C. Hurd, directeur d'administration; M. J. H. McQuarrie, secrétaire; M. R. F. B. Taylor, trésorier; M. J. E. Langdon, vice-président de la *McLeod, Young, Wear & Company Limited* (syndicat de garantie).

M. Howard soulève la question du Règlement vu que le Comité, au cours de ses délibérations du mardi 29 juillet, a indiqué par un vote que l'article 1^{er} du bill S-6 Loi concernant la "*Trans Mountain Oil Pipe Line Company*" ne devrait pas être adopté et que, sans le consentement de tous, le Comité n'avait pas le droit de poursuivre le débat.

Après discussion, le président décide que le rappel au Règlement n'est pas fondé.

M. Howard fait ensuite savoir qu'il désire en appeler à la Chambre de la décision du président. Cependant le président fait remarquer que cela est contraire à la règle.

Posant la question de privilège M. Regier mentionne qu'il semble y avoir contradiction entre les procès-verbaux et les témoignages recueillis à la séance du mardi 29 juillet. Le président déclare que les procès-verbaux constituent le compte rendu officiel.

Subséquentement MM. Howard et Regier se retirent sous prétexte qu'ils ne pourraient plus participer à d'autres discussions se rapportant au bill.

Le président met alors l'article 1^{er} en délibération et présente M. Broome, parrain du bill.

Après un exposé de M. Broome, M. Renwick, agent parlementaire pour le bill, présente MM. Wahn et Langdon.

MM. Wahn, Langdon et McQuarrie sont invités à expliquer certains aspects de l'activité de la compagnie et ils sont interrogés.

Après plus ample discussion, l'article 1^{er}, le titre et le bill sont approuvés et le président est chargé de rapporter le bill à la Chambre sans modification.

A 11 h. 55 du matin le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

JEUDI 7 août 1958.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin, sous la présidence de M. G. K. Fraser.

Présents: MM. Badanai, Batten, Bourbonnais, Brassard (*Chicoutimi*), Creaghan, Crouse, Drysdale, English, Fraser, Hales, Howard, McDonald (*Hamilton-Sud*), McPhillips, Nixon, Pascoe, Payne, Rynard, Smith (*Calgary-Sud*), Thompson, Tucker et Wratten.—(21)

Aussi présents: M. E. J. Broome, député, parrain du bill; M. I. G. Wahn, directeur et conseiller juridique de la *Trans Mountain Oil Pipe Line Company*; M. J. E. Langdon, vice-président de la *McLeod, Young, Weir and Company* (syndicat de garantie); M. J. H. McQuarrie, secrétaire de la *Trans Mountain Oil Pipe Line Company*.

Le président s'assure de la présence d'un quorum et demande que soit étudié à nouveau le bill S-6, Loi concernant la "*Trans Mountain Oil Pipe Line Company*".

Sur la proposition de M. Creaghan, appuyé par M. Tucker,

Il est décidé—Que le préambule du bill soit réservé et que le Comité poursuive l'étude de l'article 1^{er}.

Après discussion, l'article 1^{er} est adopté par 18 voix contre 1, dans l'ordre consigné comme il suit: *Votes affirmatifs:* MM. Badanai, Bourbonnais, Brassard (*Chicoutimi*), Creaghan, Crouse, Drysdale, Fraser, Hales, Howe, McDonald (*Hamilton-Sud*), McPhillips, Nixon, Pascoe, Payne, Smith (*Calgary-Sud*), Thompson, Tucker et Wratten (18). *Vote négatif:* M. Howard (1).

Le préambule, le titre et le bill sont mis en délibération et adoptés aussi par 18 voix contre 1.

On charge le président de rapporter le bill à la Chambre sans modification.

A 10 h. 55 du matin le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
J. E. O'Connor.

TÉMOIGNAGES

MARDI 5 août 1958.

10 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vois que nous sommes en nombre. Le bill S-6, Loi concernant la "*Trans Mountain Oil Pipe Line Company*" nous revient ce matin.

M. HOWARD: J'en appelle au Règlement...

Le PRÉSIDENT: Au cours de notre dernière séance j'ai demandé que l'on vote à main levée afin de savoir si l'article 1^{er} devrait être adopté...

M. HOWARD: Monsieur le président, j'aimerais en appeler au Règlement.

Le PRÉSIDENT: Laissez-moi introduire le sujet puis nous aborderons la question du Règlement.

J'ai demandé que l'on vote à main levée afin de savoir si l'article 1^{er} devrait être adopté ou si nous devrions poursuivre la discussion à son sujet. Malheureusement je ne me suis pas aussi clairement expliqué sur ce point que j'aurais pu le faire et certains membres ont interprété le vote négatif comme en ayant été un qui a eu pour effet de couler l'article. J'ai examiné cette question à fond avec M. Raymond, greffier de la Chambre, avec M. Ollivier, légiste, et avec M. Arsenault, chef de la Division des comités, tous des hommes de grande expérience en ces domaines. On m'informe qu'étant donné que le Comité a déjà adopté le préambule du bill qui se lit

Considérant que la "*Trans Mountain Oil Pipe Line Company*" a, par voie de pétition, demandé l'établissement des dispositions législatives ci-dessous énoncées et qu'il est à propos d'accéder à cette demande; A ces causes, Sa Majesté, sur l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète:

il a déjà approuvé le principe du bill, et ce serait rendre nulle cette approbation que de couler le seul article opérant du bill.

Il est naturellement possible de modifier l'article ou de reprendre avec le consentement de tous l'étude du préambule et de décider que la validité n'a pas été établie à son sujet.

Maintenant, si le Comité y consent, nous allons continuer l'étude de l'article 1^{er}.

M. HOWARD: Monsieur le président, peut-être avez-vous deviné de quoi il s'agissait dans la question du Règlement. Je vous sais gré de vos remarques d'introduction, mais je pense toujours qu'elles ne changent rien à ce qui est arrivé l'autre jour. Je ne crois pas que nous ayons le droit de poursuivre l'étude du bill à l'heure actuelle en raison du fait que le vote tel qu'il est indiqué à la page 57 du fascicule 6 révèle six voix contre huit, vote qui avait été pris à l'égard de la question que vous avez posée, à savoir

"L'article 1^{er} est-il adopté?"

et non comme vous venez de mentionner,

"L'article 1^{er} est-il adopté ou doit-on poursuivre la discussion?"

Aucune allusion n'est faite à "ou doit-on poursuivre la discussion" dans la question que vous citez.

Vous avez demandé un vote à main levée et le secrétaire a noté "six en faveur, huit contre", ce qui, vous vous en souviendrez, avait été le résultat de

cette mise aux voix. Je soutiens que huit membres du Comité ont voté contre l'article 1^{er} et que six ont voté en sa faveur; il est donc rejeté et tout est dit à ce sujet.

Votre question, pour ce qui est d'avoir abordé en premier lieu le préambule et d'avoir ainsi appuyé en fait le principe lui-même, ne laissant aucune autre alternative que de poursuivre l'étude de l'article 1^{er}, n'a pas sa raison d'être non plus puisque, comme vous le savez, le préambule d'un bill privé en comité est réellement considéré comme un bill recevant sa deuxième lecture à la Chambre, même si sa validité peut n'avoir pas été établie par le comité. Le fait d'avoir abordé le préambule n'enlève pas le droit au Comité de s'opposer plus tard à l'article. Ma question du Règlement, pour autant que cette proposition a été défaite par huit voix contre six, est que nous n'avons plus le droit de continuer l'étude de l'article 1^{er} à moins que tout le Comité ne donne son consentement à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Comme je l'ai mentionné, j'ai consulté les plus hautes autorités en matière de procédure s'appliquant aux comités de la Chambre et elles se sont accordées à dire que tout était selon les règles. Et je pourrais ajouter que si l'on avait quelque chose à dire contre les délibérations, c'était d'en discuter alors et non à la présente réunion.

C'est la semaine passée, je crois, que quelqu'un s'est opposé à la Chambre à ... je n'ai pas l'article ici ... mais vous vous rappellerez vous-même qu'ils ont soulevé la question et que l'Orateur lui-même a déclaré que s'il y avait des objections c'était de les faire connaître immédiatement après.

M. HOWARD: Et c'est ce qui avait été fait.

Le PRÉSIDENT: Manifestement non puisque c'est ce qu'il a dit.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, en ce qui concerne la question du Règlement, dans les *Parliamentary Rules and Forms*, de Beauchesne, il est mentionné à la page 354 (version anglaise)

Toutes les questions dont sont saisis les comités en rapport avec les bills privés sont décidées par la majorité des voix, y compris celle du président; et dans les cas à voix égales, le président vote une seconde fois ou il a voix prépondérante.

L'article 491, à la même page, énonce:

Les noms des membres qui assistent aux séances de chacun des comités sont inscrits par le secrétaire de comité dans les procès-verbaux; et lorsqu'il y a une mise aux voix, le secrétaire prend les noms des membres en signalant leurs votes respectifs, pour ou contre la question; et de telles listes doivent être remises à la Chambre avec le rapport.

Eh bien, monsieur le président, je serais d'avis que le vote dont il est question à la page 57 du fascicule 6 n'était pas valide parce que les dispositions nécessaires n'avaient pas été prises et parce que les noms n'avaient pas été consignés.

M. REGIER: Monsieur le président, j'aimerais parler de la question du Règlement qui a été soulevée.

Tout d'abord, il y a le député de Burnaby-Richmond qui prétend que le vote n'était pas valide. Puis-je dire que le précédent dicte nos règles et c'est une chose acceptée depuis longtemps, en dépit de ce qui a paru dans les règles ... et cela est toujours entré dans les règles ... que le président décide du vote verbal. Si quelqu'un demande un vote à main levée, c'est alors ce dernier genre de vote qui influence la décision. C'est là une coutume que l'on observe depuis bien des années aux séances de comité de la Chambre. Plus que cela, lorsqu'il y avait doute quant à la décision du président et de la mise aux voix à main levée on procédait au vote enregistré.

Maintenant pour ce qui est de l'autre point que vous soulevez, à savoir que l'on n'avait pas mis en question l'autre jour la validité de poursuivre la discussion, je vous ferai remarquer qu'à la page 58 du fascicule 6 M. Chown posait la question:

"Le vote sur l'article 1^{er} règle-t-il la question ou la discussion doit-elle se poursuivre indéfiniment?"

J'ignore naturellement quelle était son arrière-pensée mais je suis porté à croire qu'il n'était pas tout à fait sûr si le Comité avait le droit de poursuivre la discussion du bill, et je crois qu'il s'exprime très habilement lorsqu'il dit:

"ou la discussion doit-elle se poursuivre indéfiniment?"

Le Comité ne peut poursuivre la discussion, et je soutiens entre autres qu'il ne peut renverser cette décision dans une même étude du même bill. C'est alors que l'observation de M. Chown prendrait tellement plus d'importance, puisque la seule alternative serait de poursuivre la discussion indéfiniment... car ce serait là la seule solution. Et M. Howe de continuer en observant

"Nous devrions ajourner maintenant."

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Puis-je faire remarquer monsieur le président...

Le PRÉSIDENT: M. Arthur Smith de Calgary.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vous avez bien raison, mais de toute évidence vous avez omis de citer les paroles que le président y a intercalées lorsqu'il a dit:

"J'ai demandé à notre secrétaire si nous pouvions continuer et il a dit que oui."

Et M. Howe a alors ajouté:

"Nous devrions ajourner maintenant."

Il convient d'attirer l'attention sur cela.

M. REGIER: Puis, monsieur le président, on a fait observer que la validité du préambule avait déjà été établie et que, par conséquent, le principe du bill était approuvé.

Je soutiens que lorsque la validité du préambule a été établie le principe du bill n'a pas été approuvé. D'après ce que j'ai lu de la treizième édition de May, tout ce que nous disons en approuvant le préambule c'est que nous avons la certitude que toutes les formalités se rattachant au bill qui nous est soumis ont été remplies, et qu'il convient maintenant que nous en étudions les parties opérantes.

Si je me fonde sur les renseignements obtenus, il est d'ordinaire admis que l'article 1^{er} est l'approbation ou non du principe du bill.

Je ne vois pas d'autre manière que celle qui ferait prendre par la Chambre des dispositions en vue de renvoyer le bill... et il y a maints exemples montrant que la Chambre a renvoyé un bill devant un Comité... Je crois que c'est la seule voie que nous pouvons suivre. La treizième édition de May renferme à la page 478 (version anglaise) la phrase suivante:

Chacune des questions est réglée au sein d'un comité spécial selon la façon de la Chambre à laquelle il appartient.

Et encore, à la page 768 (version anglaise) de la treizième édition de May:

Toutes les questions dont sont saisis les comités en rapport avec les bills privés sont décidées par la majorité des voix, y compris celle du président; et dans les cas à voix égales, le président vote une seconde fois ou il a voix prépondérante.

Et à la page 792 (version anglaise) de la treizième édition de May:

Il a été décidé que lorsque les membres d'un comité ont décidé que la validité du préambule d'un bill privé n'a pas été établie, et ont donné instructions au président de faire rapport, il ne leur est pas loisible de revenir sur leur décision et d'annuler celle-ci, mais ils doivent renvoyer le bill à cet effet.

Je maintiens que si la chose s'applique au préambule, et que s'il n'est pas loisible pour le Comité de revenir sur sa décision et de l'annuler il ne lui est pas plus loisible de revenir sur sa décision et de l'annuler après avoir mis l'article 1^{er} aux voix.

C'est pour ces raisons que je maintiens que ce Comité n'a pas qualité pour poursuivre la discussion, et qu'il doit faire rapport à la Chambre. Alors, si celle-ci le désire il rentre dans ses attributions de renvoyer le bill au Comité.

M. DRYSDALE: Quant à ce que M. Regier a à dire au sujet de la question de précédent, les comités jouissaient peut-être par le passé d'une certaine latitude quant au vote à main levée. Il n'en reste pas moins que l'ouvrage de Beausnesne, dont il a déjà été question, donne la façon exacte d'aller aux voix et de consigner les votes en indiquant les résultats.

De plus, je pense, monsieur le président, que le Comité n'avait pas alors l'intention de se prononcer sur la manière dont il considérerait le bill en général. J'appuie la proposition dont il est fait mention à la page 357 (version anglaise) de l'ouvrage de Beausnesne. A l'alinéa 501 nous lisons:

Quand les avocats s'adressent au Comité, ou lorsque les témoins sont interrogés, la séance est à huis ouvert; mais lorsque les membres du Comité se préparent à délibérer, tous les avocats, fondés de pouvoir, témoins et tiers sont priés de se retirer, et le comité siège à huis clos. Lorsque celui-ci en arrive à une décision à l'égard d'une question quelconque, les portes sont ouvertes à nouveau et le président met les partis au courant d'une telle décision si la chose les concerne.

Je suis d'avis que si nous avons pris le vote de la manière que MM. Howard et Regier laissent entendre, nous aurions demandé aux représentants de la *Trans Mountain Pipe Line* de quitter la salle et nous aurions délibéré et pris ensuite le vote. Je prétends respectueusement, comme je l'ai déjà dit, que le premier vote n'était pas valide, pour autant qu'il est question de ce que soutiennent MM. Regier et Howard.

LE PRÉSIDENT: Y en a-t-il d'autres qui désirent parler sur la question du Règlement?

M. HOWARD: Pour ce qui est de la déclaration de M. Drysdale, à savoir que toutes nos délibérations relatives aux bills privés ne sont pas valides... parce que c'est précisément de cette manière dont s'est déroulée la réunion... à moins que le Comité n'ait décidé pour une certaine raison particulière qu'il désirait se réunir à huis clos, je suis d'avis que ce qu'il a dit n'est pas exact. Nous avons étudié l'autre jour deux ou trois bills à la réunion du Comité, dont un au sujet du pont d'Ogdensburg et l'autre concernant l'*Algoma and Hudson's Bay Railway*. Nous avons pris un vote à leur sujet, sous le rapport de leurs articles divers, tout comme dans le cas de celui-ci. Ainsi donc, en fait et en principe, le vote était inconséquent et ne comptait pas.

En dépit de toute tentative pour mésinterpréter ce que le Comité a fait, j'allègue qu'il est clair, d'après le rapport, que six ont voté en faveur de l'article 1^{er} et huit contre lui. Je ne sais pas, monsieur le président, si vous étiez un des six ou un des huit, ou si vous avez voté...

LE PRÉSIDENT: Je n'ai jamais parlé de mon vote; et, monsieur Howard, je n'ai jamais parlé du dépouillement auquel on a procédé. Je n'ai rien mentionné du tout.

M. HOWARD: Je n'ai pas dit que vous l'aviez fait.

Le PRÉSIDENT: Je le sais.

M. HOWARD: Cela devrait clore le sujet. Un vote de huit contre six en est manifestement un qui rejette l'article 1^{er}, et je dis que ce Comité n'a pas le droit de poursuivre la discussion. J'allègue que dans mes autres remarques, j'étais probablement dans l'erreur en laissant entendre que le président ne pourrait le faire qu'avec le consentement de tous. Après avoir entendu ce que M. Regier a dit, lorsqu'il a cité un extrait de l'édition de May, c'est là la seule façon dont nous pouvons traiter de la question de nouveau, c'est-à-dire, en la faisant renvoyer par la Chambre. Nous devrions faire rapport en conséquence à la Chambre et laisser à celle-ci le soin de s'en occuper.

Puis, une fois le bill renvoyé, nous serons en mesure de l'étudier. Jusqu'à ce que ce renvoi se fasse, nous n'avons pas le droit de poursuivre l'étude de la question à cause du vote qui nous a été signalé.

M. DRYSDALE: En réponse à la question de M. Howard, le seul bill que nous prenons présentement en considération est celui qui se rapporte à la *Trans Mountain Pipe Line Company*; et il n'y a aucune possibilité...

M. HOWARD: Nous n'étudions pas ce bill non plus. Nous traitons de la question du Règlement.

M. DRYSDALE: A propos de votre affirmation au sujet de la question de précédent, peu m'importe si cette coutume existe depuis cinquante ans. Si c'est la première fois que l'on proteste contre elle, alors je proteste maintenant. On a pu se tromper pendant cinquante ans. Mais cela ne porte pas atteinte aux règlements... simplement parce que personne n'a jamais protesté. Je déclare maintenant que je mets en doute la régularité et la validité du vote.

L'extrait de May que cite M. Regier ne fait que corroborer la déclaration contenue dans l'ouvrage de Beauchesne, sans apporter plus d'explications.

Le président, lorsqu'il discute de la question du vote à la page 58 du fascicule 6 dit

“J'ai demandé à notre secrétaire si nous pouvions continuer et il a dit que oui”.

Et alors M. Howe ajoute:

“Nous devrions ajourner maintenant”.

Et le président répond ensuite:

“Non. J'ai demandé si l'article était adopté et on a répondu par la négative vu que d'autres membres désiraient parler.”

Nous appuyant sur la déclaration du président et sur le fait que le vote n'était pas conforme aux règles, je propose que nous continuions la séance.

Le PRÉSIDENT: Messieurs,—je vois que M. Regier désire prendre la parole.

M. REGIER: Je puis ajouter cet autre mot, que je ne vois absolument pas la logique de la protestation de M. Drysdale lorsqu'il proteste contre un vote, sans protester contre tous les autres bills qui ont été votés de semblable façon par les années passées.

M. DRYSDALE: Oh non, non.

M. REGIER: Quoi qu'il en soit, s'il désire protester contre ce vote, il aurait dû alors le faire le jour du vote puisque, évidemment, il y a des membres qui sont présents aujourd'hui mais qui ne l'étaient pas à la réunion antérieure lorsque le vote avait été pris. Puis, plusieurs des membres alors présents ne le sont pas aujourd'hui. Il serait donc tout à fait illogique de tenter de protester contre un vote pris à une séance antérieure.

M. DRYSDALE: Vous ne pouvez donc le mettre en doute maintenant.

M. REGIER: Je ne le mets pas en doute; je mentionne le fait que le vote a été consigné. Je reconnais le bien fondé des observations qu'avait faites alors le président. Il doit se laisser guider en une telle circonstance pressante par les conseils des membres ou du secrétaire du Comité. Cependant ces conseils n'engagent pas nécessairement le Comité.

Les membres du Comité—ou du moins certains d'entre eux—ont exprimé des doutes. Ils sont restés à la réunion pendant encore quelque temps, mais ce n'est pas là nécessairement un indice que l'avis du secrétaire était conforme aux règles.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Regier, je puis vous faire remarquer, en ce qui concerne ce point, que trois des membres qui ont voté dans la négative, la dernière fois, m'ont parlé par la suite et m'ont dit qu'ils croyaient qu'en votant ainsi ils montraient leur intention de voir se continuer la discussion.

Après avoir approfondi le cas et en avoir discuté avec les experts de la procédure à la Chambre, je ne puis que décider que le rappel au Règlement n'est pas fondé.

M. HOWARD: Je ne vous entends pas.

Le PRÉSIDENT: Après avoir approfondi le cas et en avoir discuté avec les experts de la procédure à la Chambre, je ne puis que décider que le rappel au Règlement n'est pas fondé.

M. HOWARD: Alors j'aimerais faire savoir que je n'approuve pas votre décision, en demandant que l'on interjette appel à son sujet.

Le PRÉSIDENT: C'est très bien, monsieur Howard. Alors, messieurs, appuyez-vous ma décision?

M. HOWARD: Non, non. Je propose qu'on en appelle de cette décision à la Chambre des communes, le seul endroit approprié pour le faire.

Le PRÉSIDENT: Nous ne pouvons en appeler à la Chambre des communes. Le rappel doit se faire ici, à la réunion du Comité, de par une décision rendue par l'Orateur Beaudoin.

M. HOWARD: Eh bien, j'allègue qu'il y a ample matière à dissentiment sur ce point, dans le renvoi qui a été fait à l'ouvrage de Beauchesne.

Un MEMBRE: Où?

M. DRYSDALE: Quelle est votre autorité?

M. HOWARD: Qu'un appel à ce sujet soit interjeté à la Chambre des communes. J'aimerais attirer tout particulièrement votre attention sur deux alinéas dont un est la citation 288 qui se rapporte aux comités.

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de nous occuper ici de la citation entière puisqu'une partie traite de quorums de comités, de l'attitude de plusieurs membres qui persistent à ne pas assister aux séances, et le reste.

Voici la partie qui nous intéresse, et je remercie mon savant ami de Calgary-Sud de m'avoir proposé de m'y reporter:

Les comités sont considérés comme faisant partie de la Chambre et sont régis pour la plupart du temps dans leurs délibérations par les mêmes règles qui s'appliquent à la Chambre.

Chacune des questions est réglée au sein du comité selon la façon de la Chambre à laquelle il appartient.

M. DRYSDALE: Il est cependant mentionné "au sein du comité".

M. HOWARD: Un instant.

L'alinéa n° 295 (version anglaise) ne précise pas si l'appel doit être fait à notre Comité ou à la Chambre des communes.

Le point que je veux faire ressortir, en ce qui concerne l'alinéa 295, c'est que, pour autant qu'il s'agit des comités, il n'existe aucun règlement touchant

cette question et que, par conséquent, nous sommes censés nous inspirer des règles en vigueur à la Chambre des communes du Royaume-Uni.

La partie qui nous intéresse ici et qui semble jeter quelque doute sur ce que nous faisons est la dernière phrase, à savoir:

“Il semble donc que le renversement de la décision du président par le Comité serait inefficace.”

M. DRYSDALE: Cela s'applique au Comité plénier.

M. HOWARD: Il semble donc que la décision du président d'un comité permanent serait inefficace.

M. DRYSDALE: Le début de l'alinéa ne dit pas cela.

M. HOWARD: La citation toute entière traite des comités.

“Aucun règlement ne prévoit l'interjection d'un appel contre la décision du président d'un comité permanent ou d'un comité spécial...”

Il n'existe aucun règlement prévoyant des mesures à l'égard de ce qui devrait arriver. Il y est dit que nous devons nous inspirer de la coutume anglaise.

Il semble donc que le renversement par un comité de la décision du président serait inefficace. On n'y précise pas le genre de comité dont il s'agit, que ce soit un comité plénier, un comité permanent ou un comité spécial; on dit simplement un comité.

Supposé que le renversement de votre décision soit inefficace je ne vois pas pourquoi alors nous songerions même à prendre une telle mesure. Si le Comité ne peut renverser votre décision, ou si un tel renversement est inefficace, à quoi bon même songer à le faire? Voilà l'argument que j'avance. Si un comité ne peut renverser votre décision à quoi bon alors pour lui de délibérer afin de savoir s'il doit ou s'il ne doit pas la renverser; toute la question devrait être soumise à la Chambre des communes pour que celle-ci décide ce qu'il en est à ce sujet. C'est sur ce point que j'appuie mon appel contre votre décision.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, je ne crois pas, d'après l'ouvrage de Beauchesne, que nous devrions nous adresser encore à la Chambre.

Dans l'alinéa 295, duquel M. Howard n'a cité qu'un petit extrait, il est dit que:

En vertu du Règlement 12, les décisions de l'Orateur à l'égard des questions relatives au Règlement sont sujettes à une interjection d'appel à la Chambre et, en vertu du Règlement 59, art. (4) les décisions du président d'un comité plénier en ce qui concerne les questions relatives au Règlement sont sujettes à une interjection d'appel, non au Comité lui-même, mais à la Chambre. Aucun règlement ne prévoit l'interjection d'un appel contre la décision du président d'un comité permanent ou spécial; mais il est parfois arrivé dans le cas des comités permanents et spéciaux que des appels contre les décisions du président ont été présentés au Comité et même à la Chambre.

Bien que la chose se soit parfois produite, je crois qu'il n'est pas nécessaire de s'adresser à la Chambre.

M. Howard s'est ensuite reporté à ce qui avait été dit au sujet du comité plénier.

Je suis d'avis, monsieur le président, qu'au sein de notre propre groupe nous avons qualité pour juger d'un appel.

M. REGIER: Sur une question du Règlement, monsieur le président. Imaginons pour un instant...

Le PRÉSIDENT: Nous nous sommes déjà prononcés sur le rappel au Règlement, monsieur Regier.

M. REGIER: Je parle de la question de savoir s'il faut ou non renvoyer le cas à la Chambre ou prendre un vote ici.

Si un vote était pris ici et si la décision était appuyée, quelle serait alors notre position? Le Comité consentirait donc à poursuivre la discussion, et pourtant il ne pourrait plus mettre aux voix l'article 1^{er} parce qu'une telle mise aux voix a définitivement eu lieu. On peut se réclamer de nombreuses sources de renseignements établissant qu'un comité ne peut renverser sa propre décision. Un comité n'a pas qualité pour renverser sa propre décision.

Si nous avons pris une décision à l'égard de l'article 1^{er} il serait tout à fait inutile d'appuyer celle du président.

Le PRÉSIDENT: La décision que j'avais alors rendue établissait que le vote n'avait pas coulé le bill. Ma décision était de continuer la discussion.

M. HOWARD: Vous n'aviez rendu aucune décision alors.

Le PRÉSIDENT: J'avais alors dit que nous continuerions la discussion du bill.

M. REGIER: Niez-vous les procès-verbaux?

Le PRÉSIDENT: Je ne nie pas les procès-verbaux, monsieur Regier, mais j'ai moi-même dit que la discussion du bill allait continuer.

M. DRYSDALE: Je pourrais faire remarquer que M. Regier n'était pas présent lorsque cette question a été débattue, monsieur le président.

M. REGIER: Pourriez-vous répéter cela en parlant un peu plus fort?

Le PRÉSIDENT: Messieurs, vous avez entendu ma décision et vous avez entendu l'appel.

M. HOWARD: L'appel que j'interjetais contre votre décision était qu'il fallait en appeler à la Chambre à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: M. Howard a dit qu'il fallait en appeler à la Chambre.

M. HOWARD: Oui, et non au Comité.

Le PRÉSIDENT: En dépit du fait que le 24 juillet 1956 le Comité permanent de la banque et du commerce en a appelé à la Chambre des communes et que l'Orateur de la Chambre a déclaré que la décision du président était une question à régler en comité et qu'elle ne pouvait être référée à la Chambre. Je déclare donc que nous ne pouvons la soumettre à la Chambre.

M. HOWARD: Je n'en appelle pas de votre décision à ce Comité parce que je ne crois pas que ce soit l'endroit propice pour le faire. Je considère également que nous n'avons pas le droit de continuer la discussion du bill sauf, comme on l'a fait observer, si la Chambre le renvoie.

Le PRÉSIDENT: M. Howard n'en appelle pas de ma décision alors. Nous devrions donc continuer la discussion du bill.

M. HOWARD: J'en appelle de votre décision à la Chambre des communes et non à ce Comité.

Le PRÉSIDENT: Il n'est pas possible de faire cela, monsieur Howard.

M. HOWARD: Alors ne me faites pas dire des choses que je n'ai pas dites.

Le PRÉSIDENT: Je ne vous fais pas dire des choses que vous n'avez pas dites. Consentez-vous, messieurs, à ce que nous continuions la discussion du bill?

M. REGIER: Monsieur le président, il me faut maintenant poser la question de privilège. Je constate dans le fascicule 6 des témoignages qu'il est dit:

Le PRÉSIDENT: L'article 1^{er} est-il adopté? Nous allons prendre un vote à main levée.

Le SECRÉTAIRE: Six ont voté pour, huit contre.

Dans les procès-verbaux pourtant... c'est là ma question de privilège... il est dit au fascicule 6, page 3:

A un moment donné, le président demande si l'article 1^{er} est adopté. Par vote à main levée, le Comité décide de poursuivre le débat.

A mon avis, monsieur le président, ces procès-verbaux ne s'accordent pas avec les témoignages. J'ai l'impression qu'il y a manifestement une erreur soit dans les procès-verbaux soit dans les témoignages.

M. DRYSDALE: Les procès-verbaux s'appuient sur les témoignages de sorte que ceux-ci doivent rester sans modification.

Le PRÉSIDENT: Les procès-verbaux représentent le compte rendu officiel du Comité.

Allons-nous continuer l'étude du bill?

M. REGIER: Monsieur le président, les témoignages mentionnent clairement "L'article 1^{er} est-il adopté?" Et pourtant les procès-verbaux rapportent que le Comité a décidé de continuer la discussion. Rien n'indique dans les procès-verbaux si l'article 1^{er} a été adopté ou non.

Je maintiens que pour être précis les procès-verbaux doivent mentionner si l'article 1^{er} est adopté ou non, parce que c'est là évidemment la façon dont vous vous êtes exprimé: "L'article 1^{er} est-il adopté?"

M. DRYSDALE: L'article 1^{er} n'a manifestement pas été adopté. Nous avons décidé de continuer la discussion.

Le PRÉSIDENT: Les procès-verbaux sont le compte rendu officiel et il y est indiqué que nous avons décidé de continuer la discussion.

Allons-nous continuer la discussion maintenant, messieurs?

M. HOWARD: Non, monsieur.

M. REGIER: Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Deux membres s'y opposent.

M. DRYSDALE: Je crois que nous devrions aller aux voix.

Le PRÉSIDENT: Aimeriez-vous que l'on vote maintenant?

M. HOWARD: A propos de quoi?

Le PRÉSIDENT: Afin de savoir si nous devrions continuer ou non.

M. HOWARD: On a déjà pris une décision à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Alors nous allons continuer.

M. HOWARD: Il a été décidé dans les témoignages que nous ne continuerons pas.

"L'article 1^{er}..."

Le PRÉSIDENT: Messieurs, voulez-vous que les témoins viennent à la tribune?

M. DRYSDALE: Oui, monsieur le président.

M. HOWARD: Bien que vous ayez annoncé que le Comité est maintenant disposé à étudier cette question, en raison de votre décision cependant et à cause du vote négatif qui avait été obtenu antérieurement, moi, entre autres, bien que j'aurais plusieurs questions à poser, je ne crois pas avoir le droit d'étudier cet article. Je vais rester ici et écouter la discussion mais je refuse de participer à toute étude de l'article.

Je tiens à vous le faire clairement entendre, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Il en sera pris note dans le procès-verbal, monsieur Howard.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur le président, je présume que nous avons maintenant réglé la question de l'appel et du rappel au Règlement. Je crois que nous devrions poursuivre l'étude de l'article 1^{er} et voir s'il n'y a pas d'autres points des témoignages qu'il resterait à débattre. Étant donné, monsieur, que nous avons interrogé les témoins de façon assez complète au cours de leur première visite ici je propose que nous procédions maintenant à l'étude de l'article 1^{er}.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Smith, avant que nous passions à cela j'aimerais que M. Broome, le parrain du bill, nous dise quelques mots au sujet de ce

bill. M. Broome n'avait pu assister parce qu'il était à Rio de Janeiro la semaine dernière.

M. DRYSDALE: Vous faites mieux de dire qu'il s'était rendu là par affaire.

Le PRÉSIDENT: Oui, M. Broome s'était rendu à Rio de Janeiro pour le compte du Parlement.

M. HOWARD: Je n'entends pas bien ici en arrière.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous avancer, monsieur Howard? J'aimerais vous voir en avant. Il y a deux bons sièges ici.

M. REGIER: Monsieur le président, je constate que je ne puis participer à une séance qui ne se conforme pas à nos coutumes et à nos règlements.

Le PRÉSIDENT: Il est bien malheureux, monsieur Regier, que vous n'ayez pu assister à la réunion durant laquelle ce point a été décidé.

M. HOWARD: J'étais ici, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Oui, monsieur.

M. HOWARD: Je crois vraiment que je ne puis participer à aucune étude de ce bill par le Comité.

M. BROOME: J'aimerais que M. Howard reste encore deux minutes.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Il est quelque peu hésitant.

M. HOWARD: J'aimerais bien pouvoir rester, monsieur Broome, car je serais prêt à faire beaucoup de choses pour vous, mais je ne puis étudier une question au sujet de laquelle une décision a été prise dans la négative.

M. BROOME: Monsieur le président, j'aimerais faire remarquer, avant que M. Howard nous quitte, que M. Howard a assisté à une séance qu'il croyait ne pas se tenir selon les règles. M. Howard a proposé, appuyé par M. Campbell, que le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président. C'est là, à mon avis, une preuve qu'au cours de toutes ces délibérations M. Howard a pris même position que d'autres membres du Comité ici.

J'ai lu très, très attentivement ces procès-verbaux, et la question était simplement de savoir s'il fallait continuer la discussion, ou si le Comité était prêt à voter.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je propose que nous continuions, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Oui, monsieur.

M. BROOME: Je crois vraiment qu'il serait préférable que les membres du Comité ici présents décident à l'unanimité de vous appuyer à cet égard.

Monsieur le président, les témoins de la société aimeraient, je pense, expliquer brièvement quelques points qui avaient paru quelque peu ambigus à la dernière séance.

Pour autant que je suis moi-même concerné, je n'ai été associé qu'indirectement à cette société. Je n'y détiens aucune action, et comme M. Smith l'a signalé dans les procès-verbaux de la séance, je n'agis pas dans un but intéressé. Je crois que la *Trans Mountain Oil Pipe Line Company* a apporté une énorme contribution à l'Ouest canadien en exploitant une entreprise canadienne dans l'intérêt du Canada.

En ce qui concerne le fractionnement des actions, j'ai lu les déclarations faites par M. Pearce et je crois que si j'avais été membre du Comité j'en aurais accepté plusieurs avec certaines restrictions pour la raison que, les valeurs étant détenues si exclusivement, une personne qui s'occupe de ce genre d'affaires peut réaliser beaucoup de bénéfices à cause de l'influence d'une tranche d'actions sur le prix d'une lorsque l'on songe à la manière dont fluctuent ces actions.

Lors de la crise de Suez j'ai eu des rapports très étroits avec cette société par suite de mon travail auprès d'une société contractante d'ingénieurs-conseils. La société se voyait alors dans l'obligation d'augmenter sensiblement

et sans délai sa capacité de production. Les engagements financiers à prendre à cet effet devaient s'élever à des millions de dollars. Elle avait dans le temps l'argent nécessaire à cette fin.

En lisant la déclaration faite par les représentants de la société, je constate que ceux-ci demandent au Parlement de leur accorder une certaine latitude dans la structure de leurs capitaux, latitude qui leur permettrait de se procurer très rapidement de l'argent sur le marché libre en cas de besoin. La part de profits de chacun des actionnaires n'en serait pas diminuée. Elle serait la même après qu'avant le fractionnement.

Un tel fractionnement permettrait simplement à la compagnie de diriger sa propre entreprise et de pouvoir offrir au marché, sur le conseil des financiers, des actions sous une forme dont livraison pourrait être promptement prise d'une extrémité à l'autre du pays.

Des fractionnements de ce genre ont déjà été effectués dans le passé et ont eu comme résultat d'augmenter le nombre des actionnaires participants.

Un point que je ne puis admettre c'est celui qui a été soulevé au sujet de la société qui, vu son association avec ces grandes sociétés pétrolières, n'aurait aucune raison de s'adresser au marché libre pour des fonds car, à mon avis, les engagements financiers de ces sociétés à ce moment-là ne seraient pas connus.

Tout ce que désire cette compagnie c'est de pouvoir se suffire à elle-même et de diriger son exploitation sans avoir à demander l'appui de trois ou quatre sociétés pétrolières dans ses projets d'expansion. Si elle croit qu'il lui faut prendre de l'expansion afin de servir le public... le public qu'elle sert ne comprend pas seulement les grandes sociétés pétrolières mais aussi des établissements indépendants puisqu'elle se charge du transport du produit brut depuis les gisements producteurs jusqu'aux marchés... et comme elle a besoin de capitaux supplémentaires pour améliorer ce service de transport elle devrait donc pouvoir exploiter son entreprise à titre de compagnie indépendante plutôt que comme maison auxiliaire d'une des grandes sociétés pétrolières.

De fait, il y a eu tendance générale aux États-Unis à tenter de soustraire des sociétés de pipe-lines de la domination des grandes sociétés pétrolières.

Cette compagnie s'est tracé, je crois, un programme qui lui permettra de ne pas dépendre de ces grandes sociétés pétrolières. Celles-ci auront des rapports avec elle pour la durée de temps qu'elles se sont portées garantes des engagements. La construction du pipe-line n'a été possible que parce que ces grandes sociétés se sont rendues responsables des obligations contractées. C'était là une entreprise des plus hasardeuses.

Je puis assurer les membres de ce Comité que c'est là une mesure que les actionnaires trouveront précieuse. Et la preuve de cela c'est qu'à la réunion spéciale qui avait été convoquée un seul actionnaire s'est élevé contre ce fractionnement d'actions. En prenant plus tard lecture des procès-verbaux j'ai cru comprendre que l'actionnaire en question n'avait pas très bien saisi les faits.

Les actionnaires ont approuvé la disposition. Si cette société n'avait pas été constituée en corporation en vertu d'une charte fédérale, elle serait capable de fractionner ses actions en aucun temps. Vous pouvez vous rendre compte du temps qu'il a fallu pour essayer de faire adopter ce fractionnement d'actions ici. Tout ce que la société désire c'est d'être prête et de jouir d'une certaine liberté d'action en cas de besoin.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Broome.

Désirez-vous poser des questions à ces messieurs?

M. DRYSDALE: Un des représentants de la société devait présenter un bref exposé en vue d'éclaircir un point.

Le PRÉSIDENT: Est-ce le désir général des membres du Comité que ce court exposé soit entendu?

Des voix: Entendu.

M. J. A. RENWICK (*Avocat de la Trans Mountain Oil Pipe Line Company*): Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, voici ceux qui sont venus avec moi ce matin en plus des personnes qui m'avaient accompagné la semaine passée; M. I. G. Wahn, directeur et conseiller juridique de la *Trans Mountain Oil Pipe Line Company*, et M. J. Langdon, de la *McLeod, Young, Weir and Company Limited*. Avec votre permission, monsieur le président, j'aimerais demander à M. Wahn de nous présenter un bref exposé.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Wahn, voulez-vous avancer s'il vous plaît?

M. I. G. WAHN (*Directeur et conseiller juridique de la Trans Mountain Oil Pipe Line Company*): Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, je me rends compte, comme il a été mentionné, que cet exposé doit être court. Il le sera.

Je me réjouis de l'occasion qui m'est donnée d'être ici. Je regrette, toutefois d'avoir manqué la très intéressante discussion de mardi dernier. J'en ai lu cependant le compte rendu.

Je suis tout particulièrement heureux d'avoir l'occasion de dire quelques mots en raison de la mauvaise publicité que la presse a faite aux pipe-lines au cours des derniers mois.

J'aimerais toutefois souligner que dans toute cette publicité défavorable, les pipe-lines de pétrole et la *Trans Mountain Oil Pipe Line*, en particulier, n'étaient pas visés.

Heureusement qu'une étude a été dernièrement entreprise sous les auspices de la fondation *Merrill* en vue de se documenter davantage sur la question du financement des pipe-lines de notre continent. Cette étude a révélé que ce sont les pipe-lines de pétrole du Canada qui répondent le mieux aux espérances du point de vue finance et construction. Et la *Trans Mountain Oil Pipe Line* représente précisément la compagnie de pipe-line de pétrole presque idéale.

Des extraits de cette étude paraissent dans l'exposé qu'a présenté la *Trans Mountain Oil Pipe Line Company* à la Commission royale d'enquête sur l'énergie, et dont on vous a remis des exemplaires.

A la formation de la société, conformément à la ligne de conduite adoptée, il avait été décidé que cette entreprise devait être canadienne avec participation canadienne. On a fait remarquer que les grandes sociétés pétrolières possèdent aujourd'hui 30 p. 100 environ des actions valables seulement.

Au tout début il avait été également décidé que les employés de la société seraient des Canadiens. Il aurait été facile de faire venir des techniciens des États-Unis et d'autres pays. Mais on a préféré mettre à exécution, à grands frais, un programme de formation et, à l'heure actuelle, les employés sont canadiens. Les relations que nous avons avec eux sont bonnes.

A différentes reprises diverses raisons ont été apportées en faveur de ce fractionnement des actions. Les représentants autorisés de la société vous les ont fait connaître. Je ne puis que vous les répéter: que des conseillers financiers bien connus nous avaient fait part que le fractionnement des actions permettrait une plus grande participation. Nous sommes en faveur d'une plus grande participation aux actions de la société. Le financement futur en serait aussi facilité advenant qu'il devienne désirable. Nous sommes persuadés que ce pipe-line, qui ne fonctionne présentement que dans une faible mesure de sa capacité, sert de trait d'union indispensable entre les gisements pétrolifères de l'Alberta et les marchés de pétrole de la côte ouest. Il est possible que nous ayons plus tard besoin d'augmenter encore cette capacité. Nous ne pouvons dire quand mais nous sommes convaincus que nous aurons à le faire. Peut-être nous faudra-t-il alors pouvoir prévoir des financements pour l'avenir.

Nous aimerions faire fractionner ces actions afin de jouir de la plus grande latitude possible en prenant, le moment venu, de telles dispositions financières.

M. Langdon de la *McLeod, Young and Weir Company* est ici. Sa maison et celle de *Wood, Gundy*, qui sont nos conseillers financiers, ont fait remarquer que le fractionnement des actions serait en accord avec une saine pratique des affaires et dans l'intérêt de la société et des actionnaires.

Merci.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, monsieur Wahn.

M. DRYSDALE: Je constate que vous êtes un directeur de la compagnie, monsieur Wahn. Combien d'actions avez-vous?

M. WAHN: J'en ai 102.

M. DRYSDALE: Connaissez-vous le nombre des actions que possèdent les autres directeurs?

M. WAHN: M. McQuarrie, le secrétaire, possède ce renseignement.

M. DRYSDALE: Vous avez parlé, dans vos explications, d'une plus grande participation au moyen du fractionnement des actions et vous espérez, avez-vous dit, que cela permettra aux actionnaires canadiens de détenir un plus grand nombre d'actions avec la compagnie.

Je suis d'avis que ni vous ni les maisons de placement savent s'il en serait ainsi.

M. WAHN: Les maisons de placements sont convaincues que les choses se passeront ainsi, considérant les résultats qu'ont donnés les fractionnements antérieurs... que le nombre des actionnaires augmentera.

M. DRYSDALE: Le nombre des actionnaires canadiens?

M. WAHN: J'ignore si les courtiers ont examiné la question sous cet aspect, mais ils sont d'avis que cette initiative augmenterait le nombre des actionnaires. Je suppose que cela s'applique tant aux actionnaires canadiens qu'aux autres.

M. DRYSDALE: Vous avez dit qu'il fallait fractionner les actions. Pourquoi ne pas le faire dans deux ou trois ans?

M. WAHN: Je ne puis vous dire dès maintenant quand nous devons remanier nos finances.

Comme vous vous en rendez compte, la situation change très rapidement dans l'industrie pétrolière. L'expérience sur ce point nous a coûté très cher l'an dernier lorsque la *Trans Mountain* fut en mesure de fonctionner à plein rendement. Par contre, au moment de la crise du canal de Suez, notre productivité eût-elle été plus grande que nous aurions pu en tirer avantage.

Il s'est écoulé une année à peine depuis ce temps; cependant notre exploitation ne correspond qu'à un tiers environ de notre capacité. Mais la situation pourrait changer tout aussi rapidement dans le sens opposé.

Nous jugeons de la plus haute importance que la *Trans Mountain* soit toujours en mesure de prévoir ces besoins en ce qui concerne la capacité de production plutôt que d'être dépassée par ces mêmes besoins.

Nous nous trouverions en bien fâcheuse position si nous ne pouvions transporter le pétrole qui nous est offert. En conséquence, même s'il doit nous en coûter cher, nous devons essayer d'augmenter notre capacité avant même que la demande devienne plus forte et nous devons être prêts à agir sans délai lorsque nous nous rendons compte que la demande s'intensifie. La situation pourrait changer rapidement si la crise du Moyen-Orient prenait plus d'ampleur au cours des six prochains mois.

M. DRYSDALE: Le nombre des actions s'élève à 3 millions et demi et celles-ci se sont vendues à un prix qui varie de \$58 à \$140 environ.

Présentement votre production ne s'élève qu'à un tiers de votre capacité à peu près. Vous produisez 250,000 barils par jour. Mais si vous augmentiez votre production à, mettons, 600,000 barils, cet accroissement occasionnerait une dépense de 200 millions de dollars environ.

Pour m'exprimer en termes très simples, si les événements se précipitaient, je suppose que le prix des actions de la *Trans Mountain* augmenterait. Les maisons de courtage avec qui vous faites affaires reconnaissent que les réserves ne devraient pas être complètement épuisées. Établissant la valeur de vos actions à 100, je suppose que, même si l'expansion était nécessaire, vous obtiendriez 200 millions de dollars en émettant environ,—le nombre des actions émises par la *Trans Mountain* s'élève à un million et demi présentement?

M. WAHN: Oui.

M. DRYSDALE: Sans qu'il soit nécessaire de fractionner les actions; pourquoi donc surviendrait-il un problème de financement à l'avenir?

En outre, votre pétrole provient de cinq ou six sources différentes environ, soit de sociétés très importantes qui feraient affaire avec vous et, je suppose, ne demanderaient pas mieux que de vendre leurs produits et pourraient vous aider à résoudre les problèmes du moment.

En conséquence, pourquoi ne vous présentez-vous pas devant le Parlement et ne dites-vous pas: "Voici ce que nous nous proposons de faire"?

M. WAHN: Pour répondre à votre question, je pense qu'il est difficile d'estimer le temps qu'il faut pour faire adopter par le Parlement un bill portant sur le fractionnement des actions. Dans le cas d'une société de pipe-line, ce peut être très long.

D'autre part, je ne puis vous dire qu'il nous serait impossible de recueillir l'argent voulu si l'on ne nous permettait pas de fractionner les actions. Je ne puis dire que ce serait impossible. Mais ce que j'affirme, c'est que nous sommes d'avis que ce serait avantageux pour la société et les actionnaires, de même que pour le pays, si l'on mettait la société en position d'offrir ses actions à un prix unitaire inférieur. Pareille initiative faciliterait le financement à l'avenir.

Nous ne pouvons dire, par exemple, si le prochain financement serait fait seulement au moyen d'une émission d'actions, ou d'une émission de certificats ou de titres de valeurs, ou bien si le financement se ferait sous forme d'émission simultanée d'obligations et de valeurs.

A mon avis, vous avez présenté un très bon argument. Si un nouveau financement s'impose à l'avenir, ce sera très probablement parce que notre rendement atteint la limite de notre productivité et qu'en conséquence nos actions atteignent une très grande valeur.

Nos conseillers en matière de finance nous ont dit qu'il était plus sage de procéder à un financement quand les unités sont plus petites plutôt que lorsque les unités atteignent une valeur de \$145, comme nos actions il y a un an.

M. DRYSDALE: D'après cette partie de son témoignage, que l'on trouve à la page 15 du fascicule 6 du compte rendu, M. Morrison suggère une capacité de 600,000 barils par jour,—il dit que vous êtes en mesure de prévoir quel sera le débit de votre pipe-line en 1962, 1963 et 1964. Il me semble que cette époque est encore loin. Je ne puis voir pourquoi, si vous avez une idée plus précise de ce que vous allez faire, vous devez avoir recours maintenant au fractionnement des actions, si ce n'est parce que vous avez déclaré d'une façon bien évasive que votre but est de faire des profits assez considérables au nom des Canadiens. A mon avis toutefois, c'est lorsqu'au tout début vous avez mis les actions en vente à \$10 l'unité que le fractionnement aurait été plus profitable aux Canadiens, alors qu'une foule de gens auraient désiré ardemment se porter acquéreurs d'actions, mais ne pouvaient que très difficilement le faire.

M. WAHN: Au moment de la première émission d'actions, on a tout fait pour que la distribution des actions mises en vente soit la plus étendue possible.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): D'autres éléments se rattachent à la question de M. Drysdale. Tout d'abord, il y a le coût réel de l'aménagement de l'emprise qui a monté en flèche. Il faut admettre que dans plusieurs cas le conduit de dérivation serait enfoui dans la même tranchée.

Cependant le coût estimatif qu'atteindrait la construction présentement pourrait bien ne pas correspondre au coût que vous prévoyez et ce coût modifierait un jour ou l'autre, dans une large mesure, les frais généraux et influerait sur le mouvement éventuel de 600.000 barils.

D'autres aspects entrent également en ligne de compte, je pense, et je demanderais au témoin s'il est prêt à confirmer ce que certaines expériences amères nous ont appris, c'est-à-dire que, étant donné les fluctuations auxquelles sont soumis les marchés de la finance eux-mêmes, il n'est à la portée de personne de choisir ou de déterminer le moment où l'on voudrait mettre en vente des titres sur le marché des valeurs.

Un troisième aspect, à mon sens, consiste en ce que, indépendamment du choix du temps, la garantie que vous devez offrir à vos actionnaires est que vous conserviez une position financière solide, ne perdant pas de vue ce qu'il vous reste encore à faire, ainsi que la possibilité d'augmenter vos frais en même temps que la difficulté qu'il y a, et que tout courtier en obligations connaît, d'essayer de vendre à 100 l'unité, ce qui aura automatiquement pour effet de réduire votre pouvoir d'achat.

Voilà l'ensemble des éléments auxquels, je suppose, votre demande tend à parer.

M. WAHN: Je suis d'accord.

M. DRYSDALE: Permettez-moi de vous lire un extrait d'un article de C. Austin Barker, intitulé "Fractionnement d'actions sur un marché à la hausse" et publié dans le *Harvard Business Review*.

En page 73, l'auteur considère deux situations: la première, lorsque le fractionnement des actions est accompagné de dividendes et l'autre, lorsque le fractionnement d'actions se fait sans dividendes.

Dans pareilles circonstances, selon moi, il n'est pas question de dividendes.

L'auteur parle d'un document à l'appui que contient le rapport, mais auquel il n'est pas nécessaire de nous reporter. Voici ce qu'il dit:

D'autre part, le document n° 2 démontre ce qui survient quand on offre un simple fractionnement d'actions sans augmentation de dividendes. Comme ce fut le cas de 1951 à 1953, cet état de choses a entraîné au début une légère augmentation de la valeur des actions. Au cours de la période 1954-1955, cette augmentation était en moyenne de 5 p. 100 en comparaison de la moyenne de 6 p. 100 au cours de la période précédente. Un écart notable se produit toutefois au cours de la période de six mois qui suit le fractionnement. Au lieu de revenir tout simplement au niveau du marché en général comme auparavant, les prix sont tombés à 8 p. 100 plus bas que ledit niveau.

Le point qui m'inquiète est que l'auteur prétend qu'il y aura une baisse au moment du fractionnement des actions. Mais à ma connaissance, rien ne semble indiquer la nécessité d'un fractionnement à ce moment particulier.

Je pourrais peut-être lire un autre extrait de la page 76; le voici:

L'aspect le plus intrigant peut-être qui surgit quand on veut mesurer l'effet produit par le fractionnement des actions sur les prix courants c'est celui que fait naître la théorie qu'on est convenu d'appeler le "principe de la multiplication des actionnaires". On a prétendu qu'un fractionnement multiplie les occasions de vente de valeurs, qu'il

comporte une plus forte demande et qu'en retour une plus forte demande fait monter les prix du marché en proportion des dividendes en espèces accordés pour chaque action. Il peut être difficile d'établir avec certitude la véracité de ces faits; pour ma part, c'est faux.

Aussi longtemps que les capitalistes de profession constitueront la "demande marginale" qui détermine la valeur des actions, ce prix dépendra du montant actuel des gains prévus pour l'avenir et des dividendes par rapport au risque inhérent. En ce qui concerne les capitalistes de profession, il leur est plus ou moins indifférent qu'il y ait eu ou non fractionnement des actions. Que la valeur en dollars d'une action soit élevée, cela ne les empêche pas de faire des achats; qu'on fractionne les actions en deux parties ou plus, cela ne les attire pas davantage. Dans la mesure où les prix représentent les opinions des capitalistes de profession, ils ne sont pas sensibles aux fractionnements d'actions.

Voici une autre citation extraite de la page 77:

Avant de quitter le sujet du principe de la multiplication des actionnaires, il y a lieu de se demander, semble-t-il, si certaines sociétés n'en exagèrent pas l'importance. Plusieurs semblent craindre que la restriction diminue la demande et qu'en conséquence le prix des actions est plus vulnérable si de grandes quantités sont offertes en vente. Dans quelle mesure est-ce vrai? On n'a pas encore trouvé de réponse concluante. Le fait peut-être qui semble avoir plus de poids auprès des directeurs est que l'achat de grandes quantités d'actions au moyen de fonds communs et par d'autres organismes de placement a contribué à fournir, par l'entremise de la possession indirecte, les montants considérables de nouveaux capitaux de garantie qu'exigeait l'expansion d'après-guerre.

La difficulté qui surgit pour moi, si je m'en rapporte aux déclarations faites à l'intention des capitalistes de profession, est que le fractionnement des actions ne fait aucune différence.

Rien n'indique quand vous procéderez au financement ni si ce sera en 1962, 1963 ou 1964. Et ce qui me tracasse encore depuis le début des délibérations, c'est qu'il vous serait possible de conclure une entente avec le syndicat de souscription en vertu de laquelle vous établissez les cadres prévus de financement sous la seule réserve que le Parlement accorde son approbation.

En ce moment, vous parlez du passé qui ne semble pas trop convaincant selon certaines autorités et vous dites que vous voulez de la souplesse en vue d'un financement futur, bien que vous ayez quelque 3 millions et demi d'actions qui, semble-t-il, pourraient être vendues très facilement aux capitalistes de profession, parce que vous désireriez en vendre des tranches appréciables. Le montant que représente chaque action ne constitue pas du tout un facteur important, mais la possibilité de gains futurs en est un.

La société n'aurait besoin de pareille augmentation que dans le cas d'une éventualité soudaine. Si toutes les sources d'approvisionnement du Moyen-Orient étaient coupées, alors les actions de la société pourrait être vendues à profit. A mon avis la chose ne fait aucun doute.

M. WAHN: Sans doute le trésorier de la société ou M. Langdon pourraient parler avec plus d'autorité que moi des effets d'un fractionnement des actions.

On a lu, pour qu'il soit inscrit au compte rendu, le contenu de la lettre que nous avons reçue de *McLeod, Young, Weir and Company* et de *Wood Gundy* indiquant qu'un fractionnement des actions,—ou prétendant que l'effet

d'un fractionnement des actions,—serait avantageux dans les circonstances et qu'il multiplierait probablement le nombre de nos actionnaires.

M. Langdon de *McLeod, Young, Weir and Company* pourrait parler de cette question.

M. DRYSDALE: Je serais curieux d'entendre M. Langdon.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): J'aimerais faire deux remarques. Tout d'abord, j'aimerais corriger le texte du compte rendu à la page 42 du fascicule 6 selon lequel je m'enquerais des actions de la société. Le texte devrait contenir: "Ne pourrait pas les acheter" plutôt que "Ne les achèterait pas", parce que je suis certain que les actions n'étaient pas offertes au public en général.

En outre, à mon avis, c'est une erreur de croire que le fractionnement des actions multipliera le nombre des propriétaires. Ce fractionnement n'aura pour effet, je pense, que d'augmenter le montant de l'équité que les gens sont capables d'acheter. Vous n'étendez pas les cadres du tout. Tout ce que vous faites c'est de partager l'équité, mais vous ne l'augmentez pas.

Je suis d'accord avec M. Drysdale. Pourquoi demande-t-on le fractionnement des actions maintenant?

Si vous fractionniez vos actions et que vous mettiez vos obligations et vos actions en vente sur le marché, alors ça va, je pourrais voir comment les Canadiens auraient une chance de devenir actionnaires de ladite société. Si vous songez à fractionner vos actions sans les mettre en circulation, comment y parviendrez vous?

Selon moi, vous allez créer un débouché pour un nombre considérable d'actions. Leur prix sera inférieur mais leur nombre sera limité et pour cette raison la valeur de ces actions augmentera, surtout si la crise du Moyen-Orient se resserrait davantage. La valeur de ces actions monterait en flèche.

Qui fera beaucoup d'argent?

Il me semblerait que les sociétés pétrolières importantes auront l'occasion de faire un profit supérieur aux 25 millions de dollars qu'elles ont déjà tirés des actions qu'elles avaient reçues.

Pour ces raisons, j'ajouterai une observation pour qu'elle soit inscrite au compte rendu. J'ai voté au début contre l'approbation de la clause 1 parce que le président prétendait qu'il nous fallait de plus amples renseignements et que d'autres témoins devaient être entendus. Je veux que mon opinion soit portée au compte rendu.

Je n'accepte pas l'hypothèse selon laquelle un fractionnement des actions élargira les cadres. A mon avis, c'est une fausseté. Je ne suis pas convaincu que les cadres en seront élargis.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je mets l'affaire en doute. Je ne crois pas qu'un courtier en valeurs s'engagerait à souscrire l'émission de ladite société en vertu d'un contrat sous réserve que le Parlement autorise le présent bill. C'est aussi simple que cela!

Le PRÉSIDENT: Écoutons M. Langdon de *McLeod, Young, Weir and Company*.

M. J. E. LANGDON (*Vice-président de McLeod, Young, Weir and Company Limited*): Pourrait-on répéter la question de nouveau?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): M. Drysdale a prétendu qu'une façon de contourner la difficulté serait pour la société de négocier une entente avec le syndicat de souscription qui n'entrerait en vigueur qu'à la condition que le Parlement se rende à la demande contenue dans le présent projet de loi. N'est-ce pas une condition qui fait partie de la garantie d'émission?

M. LANGDON: Je pense que vous y mettez un peu de modération. Il y a deux ou trois points à considérer. En premier lieu, la société entreprendrait

un financement parce qu'elle a besoin d'argent en vue de son expansion. Elle ne s'adresserait pas aux syndicats de souscription dans les termes suivants: "Nous voulons émettre des actions, mais à condition seulement que notre bill soit approuvé par le Parlement ce qui pourrait prendre entre six mois et une année."

Il est impossible de vendre des actions en s'y prenant de cette façon. En outre, nous ne garantirions pas une émission dans pareilles circonstances.

En second lieu, la société ne pourra recueillir les fonds en vue de son expansion si elle entreprend un financement conditionné par l'espoir de faire approuver par le Parlement son projet de fractionnement des actions.

M. DRYSDALE: Je me reporte au *Canada Corporation Manual* qui contient des cas auxquels ont donné lieu des contrats de souscription intéressant l'émission d'actions d'une société; j'ignore la nature des dispositions ou le genre d'entente en cause, mais voici ce qu'on peut lire en page 12:

(12) S'il se produisait simultanément ou antérieurement

- a) une catastrophe d'une portée nationale ou internationale qui, à notre avis, serait nuisible; ou
- b) une grève, agitation ouvrière, accident, réglementation de la part du gouvernement ou tout autre incident de quelque nature que ce soit qui, à notre avis, a ou aurait un effet néfaste sur votre commerce ou sur la présente transaction; ou
- c) toutes circonstances ou situations sur le marché canadien de la finance au Canada ou ailleurs, y compris celles qui se produisent ou se produiront subséquemment ou surgiront qui, à notre avis, nuiraient ou pourraient nuire à une vente profitable des actions de la classe A et de la classe B ou en raison desquelles il deviendrait malavisé et inopportun d'offrir ou de continuer d'offrir en vente pareilles actions de la catégorie A et de la catégorie B

nous aurons le droit, à notre choix, de mettre fin à tous nos engagements ci-après décrits en vous donnant préavis à cet effet à ce moment même ou auparavant.

Les imprévus précités semblent avoir un caractère un peu général et je ne sache pas qu'il soit difficile, qu'il soit impossible d'ajouter à la liste précitée l'éventualité de l'approbation du Parlement, car je suis certain que votre contrat de souscription contiendrait une clause de cette nature. Je ne vois pas que puisse se présenter la difficulté dont M. Smith a parlé.

M. LANGDON: Le texte que vous venez de lire m'est très familier. Il fait partie de toute lettre de souscription. C'est une disposition établie.

M. DRYSDALE: Pour autant que votre société est en cause, elle jouirait d'une protection absolue, c'est-à-dire si la *Trans Mountain* s'adressait à vous et que vous introduisiez dans le projet de contrat l'expression "sujet à l'approbation du Parlement".

M. LANGDON: Je serais d'accord avec vous, mais pas jusqu'à ce point. Permettez que je m'explique par un exemple. En supposant que la *Trans Mountain* décide de se mettre à l'œuvre et de prolonger le pipe-line et que pour ce faire elle requiert 30 ou 40 millions de dollars, je doute qu'elle passe une commande ferme de tuyaux auprès de ses fournisseurs sans être certaine d'avoir l'argent. Notre contrat de souscription contient une disposition additive, parce qu'il nous faut une pièce justificative. Si nous vendons lesdites obligations à une institution, cette dernière n'attendra pas lesdites valeurs pendant des mois sans infliger une amende à la société.

M. DRYSDALE: Vous ne savez pas combien de mois s'écouleraient parce que la société n'a jamais présenté au Parlement une raison sérieuse pour laquelle le fractionnement ou l'argent lui sont nécessaires jusqu'à présent.

M. LANGDON: Il s'agit tout simplement d'une prévision. J'allais ajouter qu'à la disposition additive s'en ajoute une autre qui fixe la date de clôture. La disposition que vous avez citée n'a pour but que de nous protéger dans le cas où surviendrait une guerre ou quelque-autre événement semblable et qu'il ne nous serait plus possible de remanier nos finances. L'autre disposition indique que la clôture aura lieu à telle date ou auparavant. Puis une troisième disposition porte sur l'époque à laquelle nous libérons les valeurs; nous sommes donc sur la corde raide pour ainsi dire. Sur ce point, la société émettrice de valeurs n'a pas à se préoccuper, parce que le syndicat de souscription a accepté d'acheter lesdites valeurs et il doit d'une façon ou d'une autre trouver l'argent requis et les payer à la date de clôture. Mais nous ne prolongeons pas la période plus que nous le pouvons, car nous voulons restreindre notre responsabilité. Il s'écoule habituellement une courte période, soit deux ou trois semaines entre le moment de la signature et la date de clôture.

M. DRYSDALE: Il n'y aurait rien qui vous empêcherait alors, sachant que le Parlement sera saisi dudit projet de loi, de conclure avec la société une entente relative à la souscription et de fixer une période limitée à deux ou trois mois.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Telle n'est pas notre expérience à l'égard du présent projet de loi.

M. DRYSDALE: Parce que la société n'a présenté aucune proposition à notre examen.

M. LANGDON: Je ne sache pas qu'aucun financement ait jamais été fait de cette façon.

M. PAYNE: La question que j'ai posée porte sur la pièce n° 4—*Trans Mountain Oil Pipe Line Company*.

Le PRÉSIDENT: Contenue dans le mémoire?

M. PAYNE: La pièce n° 4 donne un certain nombre de tranches d'actions au 27 mars 1958 et puisqu'elle révèle que la société est en réalité sous la coupe de filiales américaines, je voudrais me reporter à la note explicative dans laquelle on déclare que la présente émission devrait favoriser une distribution plus étendue des actions de la société parmi les actionnaires canadiens. Ce qui m'intéresse avant tout, c'est la question des actionnaires canadiens et des valeurs de garantie détenues par des sociétés canadiennes, parce qu'en lisant la clause 1 du préambule, je ne trouve certainement rien qui protège de quelque façon l'épargnant canadien et lui garantit d'une façon suffisante l'occasion de participer au financement d'une des sociétés canadiennes importantes de transport de pétrole. Je voudrais qu'on explique davantage cette question. Quelles initiatives s'il en est, ont été prises au nom de la *Trans Mountain* afin que les actions et les valeurs de garantie de ladite société restent entre les mains de Canadiens autant que possible. Je ne trouve rien de tel nulle part.

M. WAHN: En réponse à ce qui vient d'être dit, ce qui a déjà été fait constitue la meilleure garantie. Au début de la présente entreprise, les grandes sociétés pétrolières se sont portées garantes des actions dont la vente a constitué la majeure partie des fonds requis, mais leur attitude générale a été de restreindre leurs propres acquisitions en valeurs et de permettre aux sociétés pétrolières indépendantes de l'Alberta et au public en général de devenir copropriétaires; comme l'indique la pièce précitée, la copropriété des grandes sociétés pétrolières correspond présentement à 30 p. 100 à peu près, je pense. C'est dans une large mesure une question d'attitude adoptée délibérément et, à mon sens, je ne puis apporter de meilleure réponse à ce qui a été dit.

M. PAYNE: Mais aucune assurance n'est donnée que, si jamais ces titres sont mis en vente de nouveau, ils seraient offerts en réalité de préférence à

des épargnants canadiens? Rien au monde ne vous empêche de distribuer à l'avenir des certificats sur achat de bons et de débentures et de les offrir sur le marché américain comme le cas s'est produit assez souvent dans le passé au cours d'opérations de sociétés.

M. RENWICK: M. Langdon pourrait peut-être vous expliquer ce point. Les véritables dispositions prises pour assurer la participation d'épargnants canadiens ont consisté à rendre disponibles les 450,000 actions initiales qui ont été offertes au public au cours de la mise en vente. Les mesures les plus efficaces ont été prises pour permettre la participation de l'épargnant canadien.

M. LANGDON: Lorsque nous avons souscrit les actions ordinaires, leur nombre était de 450,000 et la société nous a demandé d'en faire une distribution aussi vaste que possible. Nous en avons offert à tous les membres de l'*Investment Dealers Association* à travers le pays et à tous les membres des différents marchés reconnus de la Bourse. Nous leur avons en même temps suggéré, nous avons même fait plus que cela, nous leur avons dit qu'ils devaient limiter le nombre d'actions vendues à chaque client. Après la première distribution, tous les vendeurs nous ont fait parvenir des rapports montrant le nombre de ventes et le nombre d'actions vendues à chaque client, M. Taylor, je crois, a ces renseignements quelque part dans ses dossiers. Je sais que nous avons retourné à la société ces rapports relatifs à la distribution

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous d'autres questions à poser?

M. PAYNE: Il y a encore quelque chose qui m'inquiète parce que, d'après la pièce n° 3, les actionnaires canadiens détiennent un moins grand nombre d'actions que les particuliers et les sociétés étrangers, cependant que les organismes inscrits à titre de sociétés canadiennes détiennent le plus grand nombre d'actions. Dans plusieurs cas, ce sont véritablement des sociétés canadiennes oui, mais ce sont des filiales de sociétés américaines.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Discutons donc le point qu'on vient de faire. Je me demande si vous avez en main une liste qui nous permettrait de distinguer les propriétaires canadiens des autres. C'est peut-être sans conséquence en ce qui concerne les témoignages. Il s'agit de la pièce n° 4. N'est-il pas exact qu'un bon nombre des dites sociétés sont des sociétés canadiennes comme telles et selon que l'indiquent les dossiers? Je voudrais aussi faire une remarque qui a été rappelée en maintes occasions, monsieur le président, c'est-à-dire que les garants, les détenteurs de titres peuvent faire un profit énorme, et c'est absolument vrai. Mais je pense que nous devrions jeter un coup d'œil sur le passé de cette entreprise alors que, il y a quelques années, il n'existait aucune garantie que l'affaire serait un succès, au temps où peu de gens étaient disposés à prendre des engagements relatifs à un pipe-line. C'est une tout autre chose que de considérer le passé une fois le succès assuré et de dire: "Voyez tout l'argent que les gens vont faire." On devrait se rappeler l'audace personnelle dont il a fallu faire preuve pour faire les fonds nécessaires à l'entreprise au début. Rien ne laisse croire que ces sociétés reconnaissent qu'elles couraient un risque en faisant les mises de fonds, mais je pense que c'est un point qu'on devrait se rappeler. Mon ami demande combien d'entre elles étaient des canadiennes. Il y a la *Canadian Oil* et la *Edmonton*...

M. DRYSDALE: Une seule à la fois, s'il vous plaît.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Les quatre premiers actionnaires étaient des sociétés américaines.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Langdon, pourriez-vous répondre à cette question?

M. LANGDON: Il se peut que je ne puisse répondre dans chaque cas.

M. DRYSDALE: Pourriez-vous nous donner le nom de la société et nous indiquer si elle est canadienne ou américaine.

M. LANGDON: *British American Oil Company*, dont des capitalistes américains détiennent des tranches considérables d'actions; *Imperial Oil*, sous dépendance américaine; *Richfield*, sous dépendance américaine; *Shell*, probablement sous la coupe de la *Royal Dutch Shell*; *Standard Oil of British Columbia*, société américaine; *Union*, société américaine; *Canadian Oil*, société canadienne; *Bailey Selburn*, société canadienne; *Calgary and Edmonton*, société probablement canadienne; *Calvan*, société canadienne dans le temps, mais maintenant passée sous contrôle belge; *Central Leduc*, société canadienne; *Del Rio*, société canadienne; *Home Oil*, société canadienne; *Hudson Bay*, filiale à la fois de la *Continental des États-Unis* et de la *Hudson Bay Company*; *National Petroleum*, dont je ne suis pas certain de la nationalité; *Pacific Petroleum*, société canadienne; *Royalite*, société canadienne; *Security Free Hold*, dont je ne suis pas certain de la nationalité; *Trans Empire*, dont je ne suis pas certain de la nationalité; *Triad*, dont une bonne partie du capital-actions appartient à des capitalistes anglais.

M. DRYSDALE: Les sociétés américaines détiennent la majorité des actions?

M. LANGDON: Dans cette catégorie.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs?

M. DRYSDALE: Je voudrais demander à M. Langdon quel serait l'effet du fractionnement des actions sur les actions mêmes?

M. LANGDON: Je pense que les nouvelles valeurs, c'est-à-dire les valeurs fractionnées, se vendraient probablement plus cher.

M. DRYSDALE: Seriez-vous d'accord avec ce qu'a dit notre témoin d'origine américaine, M. Barker, à savoir que les actions se vendraient plus cher mais que dans six mois les prix reviendraient à un niveau probable s'établissant à 8 p. 100 plus bas?

M. LANGDON: Je vous le donne en mille. Sous le rapport des profits, les actions de la *Trans Mountain* ne valent pas \$58 parce que les dividendes du premier semestre n'atteignent que 25c. par action. Les valeurs se vendent à un prix élevé parce qu'on croyait généralement que ladite société donnait beaucoup à espérer; toutefois l'industrie pétrolière passera éventuellement de l'Alberta en Colombie-Britannique pour s'établir dans le district n° 5. Présentement, pour diverses raisons de caractère international l'exportation à Washington ne se fait pas au rythme désiré, mais à la longue ce mouvement atteindra la pleine capacité du pipe-line en cause; voilà pourquoi les actions se vendent. On les achète en prévision de l'avenir.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je me demande s'il n'existe pas aussi d'autres raisons. La réaction, plutôt psychologique de l'épargnant canadien à l'égard des actions d'une société de pipe-line, n'y est-elle pas pour quelque chose dans l'ensemble? Connaissez-vous un seul pipe-line s'étendant de l'Alberta à travers tout le Canada et jusque dans le Québec qui n'a pas donné lieu à des réactions identiques?

M. LANGDON: La même chose s'est produite chaque fois.

M. DRYSDALE: Vous dites que les valeurs donnent beaucoup à espérer. Dans ce cas, il n'y aurait aucune difficulté à vendre les titres en réserve.

M. LANGDON: Tout dépend du marché sur lequel vous vous proposez de vendre les actions à ce moment-là.

M. DRYSDALE: C'est également vrai de toutes valeurs; si vous songez à une expansion, c'est que vous avez vraisemblablement quelque raison de le faire. S'il s'agissait de circonstances ressemblant en quelque sorte à la crise du canal de Suez ou de l'arrêt de l'approvisionnement de pétrole en provenance de l'Est, je pense alors que le capitaliste ordinaire se rendrait compte que pareille expansion offre des promesses d'avenir. Considéreriez-vous que vous

n'auriez aucune difficulté à vendre les valeurs en réserve, que vous les vendiez à \$100 ou à \$140?

M. LANGDON: Non, ce ne serait pas aussi facile que cela. Il serait plus facile de vendre à un prix inférieur parce que vous atteindriez alors une clientèle plus nombreuse.

M. DRYSDALE: Par contre, si vous vendiez les actions à un prix plus élevé, vous intéresseriez les capitalistes qui disposent d'une plus grande somme d'argent et par conséquent les transactions porteraient sur un grand nombre d'actions.

M. LANGDON: Vous parlez maintenant des valeurs en réserve?

M. DRYSDALE: Oui. Vous avez 3 millions et demi de valeur en réserve. Diriez-vous dans les circonstances que présentement vous ne songez nullement à une expansion financière afin d'atteindre un rendement donné? Les prévisions s'étendent jusqu'à 1962 ou 1964; d'après les graphiques que contenait leur propre pièce à l'appui portant sur les mesures à prendre en vue d'atteindre le rendement prévu même pour l'année 1976, de façon générale recommandez-vous dans pareilles circonstances, un fractionnement des actions? Les porte-parole de la société ont constamment maintenu qu'ils n'ont pas besoin d'argent maintenant, mais qu'ils ne savent pas quand ils en auront besoin. Les projets d'expansion s'étendent à l'année 1976, dont le coût atteindra vers 1963 ou 1964 un sommet de quelque 200 millions de dollars, montant qui, à mon avis, peut être très facilement recueilli. Dans pareilles circonstances, votre société recommande-t-elle habituellement le fractionnement des actions?

M. LANGDON: Mettons que les actions se vendent à \$75 ou \$90 chacune au moment où nous voulons réunir des fonds supplémentaires. A ce moment-là, nous recommanderions un fractionnement des actions; aujourd'hui cependant la société dit qu'elle n'a pas besoin d'argent; par contre elle ne sait pas quand elle en aura besoin.

M. DRYSDALE: Aujourd'hui la société prétend qu'elle n'a pas besoin d'argent pour le moment; par contre elle ne sait pas quand elle en aura besoin. Cependant d'après le témoignage des porte-parole mêmes de la société, la période de pointe se situerait peut-être entre 1962 et 1964 et, si l'on se fie au graphique, ce serait vers 1976. Doit-on permettre un fractionnement des actions en vue seulement d'en étendre la distribution à un plus grand nombre de Canadiens?

M. LANGDON: C'est une question théorique que vous posez et il est difficile d'y répondre. Les recommandations que nous ferions dépendraient de l'état de choses au moment où la société voudrait remanier ses finances.

M. DRYSDALE: Pourquoi recommandez-vous le financement maintenant?

M. LANGDON: Parce que la société se trouverait dans une meilleure position si elle voulait agir promptement. Si le marché est favorable, il est à souhaiter que nous agissions avant deux ou trois semaines, sans quoi la société peut manquer son occasion.

M. DRYSDALE: Si la situation était tellement favorable, la vente des valeurs en réserve dans l'intervalle ne serait-elle pas une solution?

M. LANGDON: Permettez que je réponde de la façon suivante: si la société se proposait de vendre ses valeurs en réserve demain...

M. DRYSDALE: Non.

M. LANGDON: Vous me demandez de considérer l'avenir.

M. DRYSDALE: Vous avez dit que la société voulait agir avec diligence afin de profiter d'un marché favorable. Si la société vendait demain ses actions à \$58 chacune alors que l'exploitation ne se fait qu'à un tiers de la capacité, je ne

dirais pas que la situation du marché est favorable. Par contre, si les approvisionnements de pétrole en provenance de l'Est étaient coupés et que la société commençait à extraire le nombre maximum de barils, soit 250,000 par jour, et qu'elle voulait atteindre le nombre de 600,000,—on a prétendu dans la région de Suez qu'on pouvait atteindre le nombre de 450,000 barils, ce qui correspond à une expansion d'une valeur de 100 millions de dollars. En face d'un pareil ensemble de circonstances qui crée un marché favorable qui équivaut à une forte demande, les valeurs en réserve ne pourraient-elles par suffire à votre financement?

M. LANGDON: Dans pareilles circonstances, nous vendrions les valeurs en réserve, mais les transactions seraient dispendieuses.

M. DRYSDALE: Pourquoi?

M. LANGDON: Il faudrait vendre les titres à un prix inférieur à celui du marché. Cette dépense s'ajouterait à nos droits de souscription. Il résulterait de pareilles transactions que les acquéreurs éventuels desdites valeurs seraient des acheteurs de profession, des personnes qui peuvent se permettre de garder ces titres pendant des années sans retirer de dividendes ou n'en recevant qu'un dividende négligeable. Nous n'intéresserions pas le petit capitaliste.

M. DRYSDALE: En ce qui concerne le fait d'intéresser le petit capitaliste, d'après la note explicative,—je m'excuse de tourner autour du pot,—les présentes dispositions tendent à encourager une plus vaste distribution des actions de la compagnie parmi les épargnants canadiens. Comment vous proposez-vous d'atteindre ce but? D'après votre lettre, on prévoit une augmentation de 10 ou 15 p. 100 du nombre des actionnaires. D'après votre expérience, pourriez-vous nous dire quelle sera à peu près la proportion des actionnaires canadiens et celle des actionnaires américains?

M. LANGDON: Je m'excuse de ne pouvoir faire aucune estimation, on ne peut savoir. Tout dépend de l'épargnant en particulier, selon qu'il veut acheter les actions ou non. Toutefois, les actions de la *Trans Mountain* se vendant à, mettons, \$10, \$11 ou \$12 intéresseraient sans aucun doute un grand nombre de petits épargnants qui les garderaient en réserve.

M. DRYSDALE: Que l'acheteur soit canadien ou américain.

M. LANGDON: Je pense qu'il y aurait plus d'acheteurs canadiens que d'acheteurs américains.

M. KEAYS: Je voudrais, avant de poser une question, faire une remarque. Quand j'entends tous ces arguments présentés pour ou contre le fractionnement du capital social de la *Trans Mountain*, il n'est pas logique, me semble-t-il, qu'une société, sous prétexte qu'elle a été constituée en vertu d'une loi fédérale, soit en butte à des difficultés que d'autres organismes ne connaissent pas. On peut supposer que les administrateurs de la société sont des personnes intelligentes. Ils bénéficient des conseils de bons financiers et s'ils jugent à propos de fractionner le capital social, je ne vois pas pourquoi il ne leur serait pas permis de le faire, lorsque d'autres organismes qui ont également à cœur les intérêts de chaque Canadien ont obtenu pareille permission. Il me semble qu'il serait de mise d'accéder à pareille demande. Nous vivons en démocratie; après tout, les intéressés sont des Canadiens et s'ils désirent fractionner leur capital social je ne vois pas pourquoi ni pour quelle raison secrète il ne leur serait pas permis de le faire.

Voici donc ma question: les directeurs de la *Trans Mountain Oil Pipe Line Company* songeraient-ils de quelque façon à tirer d'embarras les garants par le fractionnement du capital social?

M. WAHN: Monsieur le président et messieurs, j'ai assisté, je pense, à presque toutes les réunions du bureau de direction de la *Trans Mountain* depuis sa constitution en corporation. J'ai participé à sa fondation et je suis

maintenant un des directeurs et le chef du service du contentieux de ladite société. A ma connaissance, on n'a jamais laissé entendre que le fractionnement du capital social avait pour but de tirer les garants d'embarras ou de les libérer de leurs obligations. Je ne crois pas qu'on puisse trouver là la moindre raison du fractionnement du capital social.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): D'accord; s'il s'agissait d'une société ordinaire s'occupant d'un autre genre d'exploitation, la situation serait tout à fait juste; mais il s'agit d'une société faisant affaire sur un marché monopolisé à tous égards. Elle est en réalité classée comme une société d'utilité publique. Dans chaque province, toutes les entreprises d'utilité publique doivent présenter les faits à la commission d'utilité publique et elles doivent donner beaucoup plus de renseignements que nous en avons reçu. J'aimerais poser une question à M. Langdon. Si la société songe à multiplier le nombre de ses actionnaires, pourquoi n'a-t-elle pas à l'origine offert en vente au public canadien un million d'actions de plus?

M. LANGDON: La réponse, je pense, est que nous n'avions pas besoin d'en mettre davantage sur le marché. Les six ou sept sociétés qui ont appuyé la présente entreprise n'ont pas, dois-je dire, garanti les valeurs. Elles avaient souscrit une convention de moins-value par laquelle elles s'engageaient à combler toutes les pertes afférentes aux titres. Lesdites sociétés ne voulaient pas engager plus de fonds à l'égard du pipe-line parce qu'elles pouvaient utiliser leurs capitaux dans leurs propres entreprises.

Après avoir étudié la question ensemble, si vous voulez, nous étions d'avis qu'avec cette garantie de découvert nous serions capables de réunir 80 p. 100 des fonds sous forme de dette et le reste par la vente d'obligations ordinaires. Les sociétés intéressées ont déclaré qu'elles fourniraient n'importe quand pareilles proportions des fonds de couverture au même prix qu'il en coûtait au public. Vous avez là une distribution des actions. De la tranche des actions mêmes qui avaient été offertes aux sociétés pétrolières indépendantes, il en était resté 450,000 qui ont été offertes en vente au public à \$10 chacune, soit le même prix qu'avaient dû verser les sociétés commanditaires. Vous me demandez pourquoi nous n'avons pas émis un autre million d'actions. C'est tout simplement que les sociétés pouvaient utiliser leurs propres fonds ailleurs.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je veux dire une émission d'actions lancée dans le grand public, si la société voulait multiplier le nombre des actionnaires.

M. LANGDON: Du point de vue du syndicat de souscription, la vente était plus facile si nous obtenions le patronage de ces sociétés qui nous avaient permis d'écouler alors des titres d'une valeur de 65 millions de dollars et quand vint le moment de mettre les valeurs en vente, elles ont été offertes à titre de garantie spéculative à cette époque, parce qu'il n'était pas certain que la société compléterait le pipe-line. Nous avons restreint cette vente à une proportion de 20 p. 100. C'était tout ce dont nous avions besoin alors.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Pourquoi n'avez-vous pas à cette époque recueilli des capitaux plus considérables? Ce à quoi je pense, c'est que d'après le présent projet de loi, votre initiative a pour but de multiplier le nombre des actionnaires. Je ne pense pas que la déclaration soit exacte, parce que, comme vous l'avez déjà dit, vous n'envisagez pas une émission additionnelle. C'est le même capital que vous voulez fractionner; par contre, si vous vouliez des cadres plus étendus vous auriez pu prendre de semblables dispositions au début.

M. LANGDON: C'est, je pense, ce qu'on a établi plus tôt au cours des délibérations. Il s'agit de la participation des Canadiens. Si la société décidait qu'elle avait besoin de fonds additionnels et s'il lui était possible de prendre les mesures voulues sous le régime de l'acte fiduciaire actuel, il lui serait

nécessaire alors de faire comme s'il s'agissait d'un capital social. Mettons que vous émettez des valeurs aux actionnaires au moyen de titres, ce qui correspondrait à la façon habituelle, pareille initiative donnerait automatiquement lieu à un accroissement de la participation canadienne parce que la société serait forcée de consulter la S.E.C. (*Securities and Exchange Commission*), ce qui est une tâche longue et dispendieuse; par contre, les actionnaires américains ne peuvent pas détenir de semblables titres et ils seraient forcés d'en disposer ici au Canada. De même les actionnaires du Royaume-Uni ne pourraient pas acheter ces valeurs sous forme de titres parce que la Banque d'Angleterre ne leur permettrait pas d'envoyer de l'argent en dehors du pays. Tous ces titres reviendraient au pays et nous serions forcés de leur trouver un débouché et de veiller à ce qu'ils soient vendus.

M. DRYSDALE: Y a-t-il eu des actions de vendues par la Bourse américaine ou inscrites sur ses registres?

M. LANGDON: Je dirais non.

M. DRYSDALE: Puisque j'ai dans une assez large mesure mené l'interrogatoire, je suis peut-être porté à croire, comme M. Keays l'a prétendu, que la société savait ce qu'elle faisait et je ne doute pas que nous n'ayons fait que jouer le rôle d'une véritable machine à voter.

Le PRÉSIDENT: A mon avis, l'expression "machine à voter" ne devrait pas être employée.

M. DRYSDALE: J'ai dit "une véritable machine à voter". Le témoin a dit que la société savait ce qu'elle faisait en envisageant le fractionnement du capital social et voici qu'elle se présente devant nous et il ne nous resterait plus alors qu'à donner notre assentiment.

Je suis d'avis que le devoir du Comité est d'examiner et de sonder les intentions de la société. En d'autres termes, nous devrions, en notre qualité de représentants des citoyens canadiens, approfondir la question. Je ne cherche pas à faire preuve d'altruisme mais, à mon avis, nous devrions étudier la situation afin de nous assurer de quoi il retourne.

Le problème avec lequel j'ai été constamment aux prises tout au long des délibérations est que je me retrouve toujours dans l'impossibilité de comprendre pourquoi diable la société fractionne son capital social et de savoir quelle explication a été donnée aux actionnaires en vue de justifier le fractionnement du capital; ou bien s'agit-il de faire marche arrière afin d'atteindre un plus grand nombre de citoyens canadiens et d'assurer le financement futur de la société. Si tel est le but, je suppose que nous sommes aussi bien de mettre fin aux délibérations.

M. RENWICK: J'aimerais essayer de répondre aux questions qui ont préoccupé les membres du Comité; je voudrais également essayer de répondre à la question de M. Payne au sujet de la participation canadienne.

Un des motifs du bill, comme l'indique la note explicative, est de permettre une plus vaste distribution. Lors du financement initial de la société, 450,000 actions ont été distribuées parmi le public canadien et toutes les mesures nécessaires avaient été prises dans le temps pour garantir que les actions soient achetées par le public canadien; quand je dis le public canadien, il faut exclure dans une large mesure les syndicats d'achat. Les courtiers en assurance n'ont pas libre accès aux actions de la présente société.

La compagnie a pour but d'intéresser le citoyen ordinaire à travers le pays et de lui donner l'occasion de se porter acquéreur de titres de la société à un prix qu'il est en mesure de verser.

M. DRYSDALE: Pourquoi?

M. RENWICK: Un des moyens qui, à notre avis, nous aidera à atteindre ce but est de fractionner les actions de la société. Nous ne pouvons garantir

que cette initiative donnera lieu à une vaste distribution ni que la participation des Canadiens sera plus générale, mais nous croyons que tel sera le résultat; du moins nous l'espérons de tout cœur. L'expérience nous apprend de façon certaine que le fractionnement du capital social entraîne toujours une distribution plus vaste. Nous pensons également pouvoir intéresser un plus grand nombre de Canadiens quand ils comprendront la situation de la compagnie, c'est-à-dire que le placement comporte des risques mais que, d'autre part, la société entreprend d'essayer de transporter du pétrole brut de l'Alberta sur tous les marchés disponibles.

Quant à savoir pourquoi nous présentons notre requête maintenant plutôt que d'attendre, les seules raisons que nous puissions donner, je pense, c'est que nous voulons être en mesure d'offrir en vente des actions dès qu'il faudra recueillir des fonds. Nous voulons être capables d'émettre lesdites actions à un prix qui permette au citoyen canadien d'en acheter. A mon sens, il ne semble pas à propos de dire que nous pourrions mettre des actions en vente lorsque les titres se vendent à \$100 ou \$140 environ par action, parce que je ne crois pas que tant de gens, si désireux soient-ils de le faire, soient en mesure de faire des placements à ce prix dans une société. Je voudrais préciser un autre point qui, selon la société, entre en ligne de compte sans avoir rapport aux relations de la société avec des conseillers en matière de placement; c'est qu'une société qui veut recueillir des fonds parmi le public se trouve dans la même position qu'une personne qui vend un produit. La société doit faire les meilleures transactions possibles afin de tirer le plus d'argent des valeurs disponibles. Si la compagnie demeure sujette à des limitations en ce sens qu'elle ne peut émettre des actions qu'à un prix élevé, elle n'est plus en mesure de transiger qu'avec des courtiers en placements et ceux qui en dernier ressort deviendront les souscripteurs des actions ou se chargeront de la vente des actions. Pareil état de choses limite la sphère dans laquelle la société peut recueillir des fonds pour servir le pays et ne peut que rendre les transactions plus difficiles aux acheteurs éventuels qu'elles ne l'auraient été au début.

En me reportant au fait, si vous me le permettez, que la société a été constituée en corporation en vertu d'une loi spéciale et qu'elle n'est pas une société constituée en corporation de la façon ordinaire par lettres patentes, il me semble que ladite société n'est assujettie à une réglementation que dans la mesure où le Parlement a jusqu'à maintenant décrété qu'elle doit être réglementée. La société ne s'occupe que d'un service. Les taux qu'elle exige ont été transmis à la Commission des transports du Canada. Les permis de construction et d'exploitation du pipe-line ont été émis par la même Commission et l'entreprise peut être classée comme une entreprise de transports publics à toute époque à laquelle la Commission des transports du Canada jugera opportun de le faire. Pour notre part, nous n'avons jamais songé à fractionner les actions de la société avec l'intention de nous soustraire au droit de regard que la Commission a sur la société. Pour revenir au motif fondamental du bill, il correspond seulement à ce qui a été déclaré. Nous sommes d'avis que notre société sera mieux en mesure de se financer ainsi et qu'il lui sera plus facile d'offrir au citoyen canadien l'occasion de devenir actionnaire. Il n'existe aucune autre raison. Nous n'en pouvons d'ailleurs donner aucune autre. A mon avis, il n'est pas logique qu'on nous demande d'exposer d'autres raisons parce qu'il n'en existe pas. Ce que nous essayons de faire c'est d'offrir une distribution plus vaste et je pense que cette attitude coïncide avec la marche générale des affaires de la société. L'initiative a pour but immédiat de faciliter au citoyen canadien ordinaire l'achat d'actions de ladite société.

Quant aux détails du financement, c'est une question qui dépend dans une large mesure de la situation internationale et des demandes de service qui seront adressées à la compagnie. Il n'est tout simplement pas pratique pour

ladite société d'être partie à un contrat de souscription qui serait sujet à l'approbation du Parlement. La raison pour laquelle je dis que ce n'est pas pratique, c'est que la période en cause dans pareil état de choses pourrait se prolonger au delà de deux mois et pourrait vraisemblablement s'étendre à une année advenant que le Parlement ne siège pas au moment de la signature du contrat de souscription. Nous aimerions être en mesure de nous lancer sur le marché au moment approprié.

M. PAYNE: Étant donné ce qu'a dit M. Keays, il y a certainement, je pense, en Ontario ainsi que dans l'Ouest, comme dans toute province d'ailleurs, soit un surintendant des courtiers soit un commissaire des services publics; quand les sociétés se présentent devant l'un ou l'autre avant de procéder à un nouveau financement,—et il ne fait pas de doute que le fractionnement du capital social d'une société correspond à une demande en vue de remanier les finances,—la société doit alors comparaître devant le surintendant des courtiers ou le commissaire des services publics. En d'autres termes, les intéressés doivent expliquer ce qu'ils ont l'intention de faire. Ils exposent les grandes lignes du contrat de courtage.

Il ne fait pas de doute que certains membres du Comité, originaires de l'Ouest, sont d'avis que nous avons un devoir à remplir. Pour ma part, je conclus, d'après les témoignages, qu'on nous demande de rectifier l'assiette du capital de la *Trans Mountain Pipe Lines* mais que par contre on ne nous donne aucune indication précise. Les requérants déclarent qu'ils veulent intéresser un plus grand nombre d'épargnants canadiens. Je ne considère pas du tout d'un œil critique la *Trans Mountain Pipe Lines*. Je pense que son activité est digne d'éloges; mais en réalité, on nous a demandé carte blanche en vue d'augmenter l'ensemble du capital général de la société sans aucune garantie d'exécution; par contre on ne nous a donné aucune garantie de véracité de la déclaration énoncée dans la note explicative, à savoir que l'initiative est prise en vue d'intéresser un plus grand nombre de Canadiens et, à mon avis, on ne peut donner aucune garantie réelle. J'ai l'intime sentiment que je suis responsable à l'égard de la population de voir à ce qu'on donne aux Canadiens, de préférence aux autres tout au moins, l'occasion de contribuer à la mise en valeur de notre pays. La souscription a dépassé d'une façon ridicule le nombre des 450,000 actions de la *Trans Mountain* et, de fait, un grand nombre des filiales contrôlées par des Américains se sont trouvées sous la coupe de la présente société. A mon avis, la première préoccupation du Comité est de protéger les Canadiens de même que les placements éventuels qu'ils pourraient faire auprès de la présente société. En m'exprimant ainsi, je ne critique aucunement la *Trans Mountain Pipe Lines*. A mon sens, nous avons le devoir de protéger les intérêts du public de façon appropriée.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, je voudrais reprendre le point de vue exprimé par M. Payne et insister sur le fait qu'il n'est absolument pas question de critiquer la *Trans Mountain Oil Pipe Line Company*, ni son conseil de direction, ni les gérants, en tant que particuliers.

C'est au fractionnement du capital social que nous nous en sommes pris de même qu'à la note explicative qui est censée justifier le fractionnement du capital social.

J'en suis venu à la conclusion maintenant, après avoir parcouru les nombreuses pages du compte rendu, que nous ne pouvons obtenir de plus amples renseignements. Il en résulte que je suis peu satisfait. Je ne vois aucune raison de prolonger inutilement les délibérations; je voudrais pourtant obtenir une réponse à une question précise que j'ai posée.

Combien d'actions possède chacun des directeurs?

Le PRÉSIDENT: M. McQuarrie peut répondre à cette question, je pense.

M. McQUARRIE: J'ai la liste en main.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous venir ici s'il vous plaît, monsieur McQuarrie?

M. J. H. McQUARRIE (*secrétaire de la Trans Mountain Oil Pipe Line Company*): La présente liste est une copie du dernier registre des actionnaires au 27 mars 1958.

Le bureau de direction de la Compagnie est formé de neuf membres: quatre desdits directeurs possèdent deux actions chacun.

M. DRYSDALE: Pourriez-vous nous donner les noms seulement?

M. McQUARRIE: MM. R. B. Baker, D. E. Day, I. G. Wahn et D. B. Vale.

M. DRYSDALE: M. Wahn ne possède-t-il que deux actions?

M. McQUARRIE: Oui.

M. DRYSDALE: Je croyais qu'il avait dit 102.

M. McQUARRIE: Il en a peut-être davantage maintenant. Les chiffres que j'ai remontent au 27 mars 1958.

M. E. D. Loughney possède 5 actions, M. J. W. Hamilton 102 actions, M. D. M. Morrison 150 actions, M. J. K. Jameison 502 actions et M. R. L. Bridges possède 5,002 actions, ce qui fait un total de 5,769 actions.

M. DRYSDALE: Merci.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, si vous jugez qu'il n'est pas nécessaire de prolonger l'étude du présent article, je vais le mettre aux voix.

L'article est-il approuvé?

(Assentiment).

Le PRÉSIDENT: Le titre est-il approuvé?

(Assentiment).

Le PRÉSIDENT: Le bill est-il approuvé?

(Assentiment).

Le PRÉSIDENT: Dois-je rapporter le bill sans modifications?

(Assentiment).

Le PRÉSIDENT: Merci, messieurs.

TÉMOIGNAGES

JEUDI 7 août 1958.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vois que nous sommes en nombre. Le présent bill S-6 intitulé "Loi concernant la *Trans Mountain Oil Pipe Line Company*" a été renvoyé au Comité. Nous devons donc reprendre l'étude au début du projet de loi. Nous en sommes maintenant au préambule. Le préambule est-il approuvé?

M. HOWARD: Je me demandais, monsieur le président, à la suite des remarques qui ont été faites l'autre jour afin de savoir lequel, du préambule ou de l'article, devrait être étudié en premier, je me demandais donc si la question a été élucidée afin que nous sachions exactement ce que nous faisons.

Certains indices nous portaient à croire qu'une fois le préambule approuvé l'ensemble du bill se trouvait approuvé par le fait même; alors nous nous demandions s'il n'y avait pas lieu d'aborder l'étude de l'article en premier. Peu importe que nous commençons par l'un ou par l'autre, mais j'ai pensé qu'il serait bon d'apporter des précisions.

Le PRÉSIDENT: Il faudrait qu'une proposition soit faite par un membre du Comité pour que la procédure soit modifiée et que l'article 1 soit étudié en premier. Il a toujours été de tradition au cours des années d'aborder le préambule en premier et de l'approuver.

M. CREAGHAN: Bien, monsieur le président, afin que nous aboutissions à quelque chose, je propose que nous étudions le présent projet de loi en commençant tout d'abord par l'article, pour passer ensuite au préambule et enfin au bill même.

Le PRÉSIDENT: Vous avez entendu la proposition qu'a faite M. Creaghan, avec l'appui de M. Tucker, portant que nous étudions l'article 1 avant le préambule. Êtes-vous tous d'accord, messieurs? Approuvé, oui ou non?

M. McPHILLIPS: Je ne suis pas d'accord, monsieur le président.

M. NIXON: Monsieur le président, je ne vois aucune raison qui justifie pareille initiative, mais je ne m'y opposerai pas. Je ne vois aucune raison particulière de mettre la question aux voix.

Le PRÉSIDENT: Comme je l'ai dit l'autre jour, je suis entièrement à la disposition des membres du Comité et je vous prie d'en prendre note, je suis forcé de mettre la question aux voix. Ceux qui sont en faveur de la proposition, veuillez lever la main. Combien y en a-t-il contre? Il y en a deux qui s'opposent. Êtes-vous tous d'avis que le préambule soit réservé? Nous en sommes donc à l'article 1 du bill.

Avez-vous des questions à poser au sujet de l'article 1 du bill? L'article 1 du bill est-il approuvé?

M. HOWARD: Je veux simplement signaler qu'à mon avis le bill ne devrait pas être approuvé, voilà tout; pour donner suite aux paroles qu'a prononcées l'autre jour mon ami M. Drysdale, consentiriez-vous à nommer les membres du Comité qui sont pour et ceux qui sont contre, afin que leur nom soit inscrit au compte rendu et que le vote sur division soit également enregistré comme il l'a suggéré; à mon avis d'ailleurs, ce devrait être la procédure à suivre.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, M. Howard a proposé qu'on inscrive le vote des membres et je pense que dans un cas comme celui-ci, alors que certains doutes pourraient surgir, il serait à propos que le secrétaire du Comité inscrive les noms.

M. HOWARD: Monsieur le président, permettez, avant d'aller plus loin; je crois comprendre à la lecture des témoignages entendus mardi de la semaine dernière, qu'un des membres du Comité,—j'ignore s'il assiste à la présente réunion ou non, je n'ai pas regardé,—a laissé entendre qu'il avait des intérêts dans la société. J'en conclus, je me demande s'il n'y aurait pas lieu de mettre les choses au point puisqu'un membre qui vote sur un bill alors qu'il a un intérêt...

Le PRÉSIDENT: M. Howard, permettez que je m'occupe de cette question. Il s'agissait de M. Gordon Chown qui a dit avoir un intérêt dans ladite société.

M. Gordon Chown m'a dit ce matin au téléphone:

Étant donné que je possède des intérêts dans la société, je n'assisterai pas à la réunion ce matin parce que, à mon avis, il ne serait pas de mise que je participe aux délibérations.

M. HOWARD: Bon, je pense qu'on a plus ou moins attiré son attention sur ce point. Je me demande si d'autres membres se trouvaient dans la même situation.

Le PRÉSIDENT: Si vous désirez poser la question...

M. HOWARD: Non, je n'ai fait que la soulever, sachant qu'elle produirait un certain effet.

Le PRÉSIDENT: J'ai cru comprendre l'autre jour, monsieur Howard, qu'aucun membre du Comité, y compris le président, ne possède d'actions de la société. Je n'ai aucun intérêt que ce soit dans ladite société et je ne crois pas qu'aucun des membres présents aujourd'hui ait quelque intérêt dans ladite société.

Maintenant, monsieur Howard, voulez-vous toujours le vote sur division sur l'article 1?

M. HOWARD: S'il vous plaît.

Le PRÉSIDENT: L'article 1 est-il approuvé? Tous ceux qui sont en faveur de l'approbation de l'article 1, veuillez l'indiquer afin que je donne les noms.

MM. Drysdale, Crouse, Creaghan, Brassard (*Chicoutimi*), Bourbonnais, Pascoe, Hales, Howe, Brunsdén, Payne, McDonald (*Hamilton-Sud*), Wratten, McPhillips, Smith (*Calgary-Sud*), Badanai, Nixon et Tucker.

Ceux qui s'opposent à l'approbation, veuillez l'indiquer. Monsieur Howard? L'article 1 est approuvé.

Nous en sommes maintenant au préambule. Le préambule est-il approuvé? (Assentiment).

Le PRÉSIDENT: A-t-on objection?

M. HOWARD: Oui, moi.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous qu'on inscrive le vote, monsieur Howard?

M. HOWARD: J'accepte la même division des voix.

Le PRÉSIDENT: Vous acceptez que le partage des voix soit le même?

M. HOWARD: Il me suffit que mon vote demeure le même.

Le PRÉSIDENT: Vous êtes contre et tous les autres membres sont en faveur de l'adoption du préambule?

(Assentiment).

Le titre est-il approuvé?

(Assentiment).

Le bill est-il approuvé?

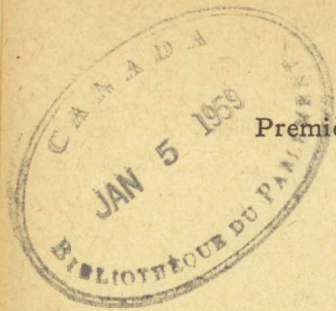
(Assentiment).

M. HOWARD: Je pense que je vais dire non pour la forme seulement.

Le PRÉSIDENT: Dois-je rapporter le bill?

(Assentiment).

Le PRÉSIDENT: Merci, messieurs.



CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-quatrième législature
1958

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. GORDON K. FRASER

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 8

Bill C-52—Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer

SÉANCE DU MARDI 19 AOÛT 1958

TÉMOINS:

L'honorable George Hees, ministre des Transports; *de la Commission des Transports du Canada:* M. C. D. Shepard, Commissaire en chef; M. R. Kerr, avocat-conseil général; et M. J.-E. Dumontier, chef de la Direction du génie.

COMITÉ PERMANENT DES CHEMINS DE FER, CANAUX
ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. G. K. Fraser,

et MM.

Allmark	Fisher	McPhillips
Asselin	Garland	Monteith (<i>Verdun</i>)
Badanai	Grills	Nielsen
Baldwin	Hales	Nixon
Baskin	Hardie	Pascoe
Batten	Horner (<i>Acadia</i>)	Payne
Bigg	Horner (<i>Jasper-Edson</i>)	Phillips
Bourbonnais	Howard	Racine
Brassard (<i>Chicoutimi</i>)	Howe	Rouleau
Brassard (<i>Lapointe</i>)	Johnson	Rynard
Bruchési	Keays	Smallwood
Brunsdén	Kennedy	Small
Campbell (<i>Stormont</i>)	LaRue	Smith (<i>Calgary-Sud</i>)
Chevrier	MacInnis	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)
Chown	Martini	Tassé
Creaghan	McBain	Taylor
Crouse	McDonald (<i>Hamilton-</i> <i>Sud</i>)	Thompson
Drysdale	McIlraith	Tucker
Dupuis	McMillan	Webster
English		Wratten—60.

Secrétaire du Comité,
J. E. O'Connor.

ORDRES DE RENVOI

SAMEDI 9 août 1958.

Il est ordonné—Que le nom de M. McIlraith soit substitué à celui de M. Michaud sur la liste des membres du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

LUNDI 18 août 1958.

Il est ordonné—Que le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques soit saisi du bill suivant:

Bill C-52, loi modifiant la Loi sur les chemins de fer.

MARDI 19 août 1958.

Il est ordonné—Que le nom de M. Small soit substitué à celui de M. MacEwan sur la liste des membres du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

DIXIÈME RAPPORT

Le Comité a étudié le bill suivant et il a décidé de le rapporter sans y apporter aucune modification:

Bill C-52, loi modifiant la Loi sur les chemins de fer.

Un exemplaire des Procès-verbaux et des Témoignages relatifs audit bill est annexé au présent rapport.

Le président,
G. K. Fraser.

PROCÈS-VERBAL

MARDI 19 août 1958.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 2 heures cinq de l'après-midi sous la présidence de M. C. K. Fraser.

Présents: MM. Badanai, Brunsdén, Drysdale, English, Fraser, Garland, Grills, Howe, Keays, Martini, McIlraith, Pascoe, Rynard, Small, Smith (*Simcoe-Nord*), Tassé et Webster. (17)

Aussi présents: l'honorable George Hees, ministre des Transports; *de la Commission des transports du Canada:* M. C. D. Shepard, Q.C., Commissaire en chef; M. R. Kerr, Q.C., avocat-conseil général; et M. J.-E. Dumontier, chef de la Direction du génie.

Le président note qu'il y a quorum et il invite les membres du Comité à étudier l'article 1 du bill C-52, intitulé: loi modifiant la Loi sur les chemins de fer.

Le ministre des Transports est présenté aux membres du Comité, et présente lui-même les fonctionnaires de la Commission des transports.

A la suite de l'interrogatoire de M. Shepard, les articles I à III inclusive-ment, le préambule, le titre et le bill sont adoptés et le Comité ordonne au président de rapporter ledit bill sans aucune modification.

Le Comité s'ajourne à 2 heures quarante-cinq minutes de l'après-midi, jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
J. E. O'CONNOR.

TÉMOIGNAGES

MARDI 19 août 1958.
2 heures de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vois que nous sommes en nombre. Nous allons étudier aujourd'hui le bill C-52 intitulé: loi modifiant la Loi sur les chemins de fer. Étant donné que le ministre des Transports assiste aux délibérations du Comité, je l'invite donc à prendre la parole.

L'hon. GEORGE HEES (*ministre des Transports*): Eh bien, monsieur le président, si vous me le demandez, je vous remercie beaucoup. Comme vous le savez, ce bill a été soumis à la Chambre hier soir en première et en deuxième lecture et il a ensuite été soumis à votre Comité pour étude.

M. Shepard, le Commissaire en chef de la Commission des transports et quelques représentants de la Commission sont ici et ils répondront aux questions que vous pourrez leur poser au sujet des divers articles du bill, qu'il s'agisse de questions d'un caractère technique ou de toute question en rapport avec la question des passages à niveau. Si vous préférez poser vos questions à mesure que nous procéderons, je suis sûr que M. Shepard se fera un plaisir de vous fournir les renseignements que vous demanderez.

Le PRÉSIDENT: Reportez-vous à l'article 1 du bill, messieurs.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Lorsque M. Gordon a témoigné devant le Comité au sujet des chemins de fer, et au sujet des compagnies d'aviation et de navigation appartenant au gouvernement, la question des marques réfléchissantes sur les côtés des wagons est venue sur le tapis. Si j'ai bonne mémoire, M. Gordon aurait alors déclaré qu'il ne voulait pas en entendre parler ou qu'il l'aurait laissé entendre, à cause du nombre de wagons qui nous viennent des compagnies américaines et que, dans ces conditions, certaines parties d'un convoi pourraient renfermer des wagons munis de marques réfléchissantes sur les côtés alors que certaines autres parties ne le seraient pas, et cette absence de marques réfléchissantes pourrait faire croire à la fin du convoi.

Le PRÉSIDENT: M. Shepard, qui est le président de la Commission des transports du Canada, est présent et je l'invite donc à répondre à cette question.

M. CLARENCE D. SHEPARD, Q.C. (*Commissaire en chef, Commission des transports du Canada*): Bien, monsieur le président. A mon avis, si l'on voulait répondre à cette question en quelques mots, on pourrait toujours dire qu'il vaut encore mieux adopter des mesures de sécurité partielles que de s'en passer totalement. Au sujet de l'observation que M. Smith vient de faire...

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Ce n'est pas moi qui ai dit cela mais M. Gordon.

M. SHEPARD: Vous me permettez de faire remarquer, pour le bénéfice du Comité, que notre section de l'exploitation à la Commission des transports étudie cette question depuis un bon nombre d'années. Plusieurs organismes du pays nous ont fait des représentations à ce sujet. Nous avons discuté de la chose avec les compagnies ferroviaires dans la tentative de les amener à adopter ces mesures de sécurité. Nous nous sommes aperçus que l'empêchement majeur à la mise à exécution de ces mesures de sécurité provient du fait que cela nécessiterait d'importants décaissements de la part des compagnies ferroviaires; il faut dire toutefois qu'elles ont accepté l'idée en principe.

Je puis vous dire, par exemple, que la compagnie ferroviaire *Great Northern Railway* des États-Unis, qui à son siège social à Saint-Paul, ne s'est pas souciée uniquement de faire une étude approfondie de cette question mais que, de fait, elle a fait couvrir les parois latérales de ses wagons avec de la peinture réfléchissante. Elle estime que cette mesure contribue à diminuer le nombre d'accidents. C'est la raison pour laquelle la Commission des transports donne tout son appui à la proposition y relative qui apparaît dans le bill.

Le PRÉSIDENT: La parole est à M. Howe. Vous aurez ensuite la parole, monsieur Webster.

M. HOWE: Je devrais sans doute connaître la réponse à la question que je vais poser, monsieur le président, mais je me demande à qui revient l'initiative de voir à la construction de croisements de voies superposées à des passages à niveau? Enfin, qui est-ce qui fait le premier pas, qui est-ce qui en prend l'initiative: la Commission des transports, ou les municipalités ou les provinces intéressées?

M. SHEPARD: Voulez-vous que je réponde à cette question?

Le PRÉSIDENT: Je vous en prie.

M. SHEPARD: En réponse à cette question, je vous dirai que la Commission des transports peut prendre l'initiative d'une telle mesure de sécurité; du moins la loi l'autorise-t-elle à le faire. Mais la Commission évite de prendre l'initiative de mesures de sécurité de cette nature qui entraîneraient des dépenses superflues aux municipalités intéressées. Ce qui se produit dans la pratique, c'est que le gouvernement municipal ou les ministères de la voirie intéressés nous font parvenir une demande visant la construction de croisements de voies superposées; nous étudions ensuite cette demande en collaboration avec les compagnies ferroviaires. Nos ingénieurs et les ingénieurs de compagnies ferroviaires élaborent le projet dans tous ses détails d'ordre technique tout en tenant compte du point de vue de la sécurité.

M. HOWE: J'imagine que vous pourriez en prendre l'initiative vous-mêmes ou que les gouvernements municipaux ou encore les compagnies ferroviaires le pourraient, n'est-ce pas?

M. SHEPARD: Oui, c'est exact, monsieur.

M. SMALL: Si je ne me trompe, les provinces pourraient aussi y participer, n'est-ce pas?

M. SHEPARD: En effet. Je pensais aux gouvernements provinciaux lorsque j'ai fait allusion aux ministères de la voirie.

M. SMALL: Ce que je veux faire ressortir, pour reprendre la question qu'a posée M. Howe, c'est qu'il n'arrive sans doute pas très souvent que les compagnies ferroviaires s'occupent elles-mêmes de voir à la construction de croisements de voies superposées, n'est-ce pas?

M. SHEPARD: Vous voulez dire, de faire éliminer un passage à niveau?

M. SMALL: C'est cela.

M. SHEPARD: Vous avez raison, cela ne leur arrive pas souvent.

M. SMALL: Il est très rare que les compagnies ferroviaires fassent une demande de ce genre; elles prétendent qu'elles n'ont pas les fonds nécessaires pour faire la construction de croisements de voies superposées.

M. SHEPARD: C'est exact. Pour rendre justice aux compagnies ferroviaires, il faut dire qu'elles se rendent au désir du requérant dans la plupart des cas, lorsqu'on fait une demande en vue de la construction de croisements de voies superposées. Il appartient alors à la Commission de trancher la question en

ce qui a trait à la répartition du solde des frais de construction, une fois que le pourcentage réglementaire aura été avancé à même la Caisse des passages à niveau de chemin de fer.

M. HOWE: Pouvez-vous nous dire comment se fait la répartition du solde des frais de construction après l'affectation réglementaire à même la Caisse des passages à niveau de chemin de fer? Je sais qu'on avance une certaine somme réglementaire à même la Caisse dont il est question actuellement mais je me demande comment se fait la répartition du solde entre la municipalité et la compagnie ferroviaire.

M. SHEPARD: Cela varie selon le genre de mesure de sécurité envisagée, soit qu'il s'agisse, dans le cas d'un simple passage à niveau, de l'installation d'un système de signalisation à balanciers lumineux (wig-wag) ou de feux clignotants de signalisation accompagnés d'un son de cloche, soit qu'il s'agisse d'une voie d'évitement souterraine. Dans le cas d'un passage à niveau, la municipalité doit assumer habituellement 25 p. 100 du coût d'installation du système de signalisation et la compagnie ferroviaire, 15 p. 100 du coût, alors que la Commission peut affecter au coût des travaux, à même la Caisse, 60 p. 100 de ce coût ou quatre-vingts mille dollars, selon le moindre des deux montants. La répartition des frais d'entretien se fait d'ordinaire à parts égales.

Les frais d'entretien des passages à niveau et des systèmes de signalisation comme les feux clignotants, par exemple, sont sensiblement élevés.

M. HOWE: Combien en coûte-t-il, avez-vous dit, pour faire l'installation de ces balanciers lumineux (wig-wags)?

M. SHEPARD: In en coûte \$6,00 pour un seul balancier mais il pourrait en coûter jusqu'à \$60,000 selon l'importance du passage à niveau. Il arrive quelquefois qu'on soit obligé d'en installer plusieurs lorsqu'une route est sectionnée. La même chose s'impose pour les routes à plusieurs voies.

M. HOWE: J'aimerais à vous poser une autre question. Est-ce que des personnes ou est-ce que des organismes semblables à la Commission des transports ont jamais fait des études pour établir le nombre de croisements de voies superposées dont on devra faire la construction, et pour établir la nécessité de ces mesures de sécurité?

M. SHEPARD: A mon avis, la meilleure réponse que je puis vous donner à ce sujet, et ma réponse ne se rattache peut-être qu'indirectement à ce que vous voulez savoir, c'est que la Commission des transports a été chargée par un arrêté ministériel, en 1954, de faire une étude au sujet de la question des passages à niveau prise dans son ensemble. Les résultats de cette étude ont été publiés.

A mon avis, un programme de cette nature doit être établi tout d'abord à l'échelle locale. Il ne fait pas de doute que les ministères provinciaux de la voirie pensent à l'avenir; il suffit de voir ce qui s'est fait dans ce domaine en Ontario, par exemple. On pourrait ainsi mentionner la nouvelle route qu'on est à construire entre Toronto et Montréal. On a déjà pris des mesures en vue de la construction de croisements de voies superposées sur cette route-là bien qu'elle ne soit pas encore ouverte à la circulation et qu'elle ne sera peut-être pas terminée avant deux ou trois ans.

La Commission se tient en rapports suivis avec chacun des ministères provinciaux de la voirie par l'entremise de son service de génie. On travaille de concert sous ce rapport à résoudre ce problème dans son ensemble, mais il reste qu'un tel programme doit être divisé étant donné la géographie du pays.

M. DRYSDALE: J'aimerais à savoir, monsieur le président, combien on met de temps avant d'approuver une demande en vue de la construction de croisements de voies superposées. Est-ce qu'on doit calculer ce laps de temps depuis la date à laquelle la municipalité ou la compagnie ferroviaire intéressées ont soumis la demande jusqu'à la date à laquelle la construction de la voie superposée reçoit l'approbation de la Commission?

M. SHEPARD: Notre chef de la Direction du génie m'informe que cela peut demander jusqu'à une année, ce qui revient à dire, à mon avis, que cela demande moins d'une année dans certains cas. Je crois que je devrais vous faire remarquer que cela demande beaucoup de travail. On doit faire faire une étude approfondie avant de nous faire parvenir une demande.

M. DRYSDALE: N'y aurait-il pas moyen d'accélérer les choses vu que, dans bien des cas, la sécurité publique en dépend? Si vous me permettez de vous poser la question sans détours, comment se fait-il qu'on doive attendre une année?

M. SHEPARD: Eh bien, si cela demande une année (et je dois dire que nous n'avons pas la demande en main pendant une année) c'est à cause de la nature de la construction envisagée. Quand il est question de sécurité, de croisements de voies superposées, il est nécessaire de dresser un plan au préalable, de faire faire des études par des ingénieurs, d'étudier la nature du terrain pour voir s'il pourra supporter la structure envisagée; enfin, on doit passer par toutes les étapes préliminaires nécessitées par les travaux de génie. On doit voir à tout cela avant de nous faire parvenir une demande et les compagnies ferroviaires intéressées doivent approuver le projet dans ses grandes lignes.

M. DRYSDALE: Enfin, à qui appartient-il de faire les travaux préliminaires, aux compagnies ferroviaires ou à la Commission?

M. SHEPARD: C'est le requérant qui fait faire tous les travaux préliminaires.

M. DRYSDALE: Combien de temps doit-on attendre avant d'obtenir l'approbation de la Commission lorsqu'on a fait une demande et qu'on a procédé aux travaux préliminaires?

M. SHEPARD: Eh bien, je crois qu'on doit attendre bien moins longtemps lorsqu'on en est arrivé là. Je tiens de notre chef de la Direction du génie que cela dépend de qui a pris l'initiative de nous faire une demande. Si la demande nous vient d'un ministère provincial de la voirie nous savons qu'elle est faite en conformité avec nos exigences et qu'elle est présentée de telle manière qu'elle pourra être approuvée en un tour de main. M. Dumontier m'apprend qu'il s'écoule moins d'un mois depuis la date à laquelle la Commission reçoit la demande et la date à laquelle permission est donnée de procéder aux travaux.

M. DRYSDALE: Bon, qu'est-ce qu'il reste à faire lorsque la Commission reçoit la demande?

M. SHEPARD: Vous voulez savoir ce que nous faisons?

M. DRYSDALE: Pourquoi doit-on attendre un mois pour obtenir l'autorisation de la Commission une fois qu'on a terminé les travaux préliminaires, qu'on a fait dresser les plans de la voie superposée par des ingénieurs et qu'on a procédé à une étude approfondie du terrain?

M. SHEPARD: Bien, c'est que la Commission est responsable des travaux de génie qui sont exécutés. La Commission a à son service douze ingénieurs environ et ceux-ci doivent approuver tous les plans et la configuration des

projets de croisements de voies superposées. Il faut mentionner aussi la question de la répartition du solde des frais de construction qui ne sont pas payés à même la Caisse des passages à niveau de chemin de fer.

M. DRYSDALE: Combien de demandes recevez-vous en moyenne au cours d'une année?

M. SHEPARD: En vue de la construction de croisements de voies superposées?

M. DRYSDALE: C'est cela.

M. SHEPARD: Il y a 61 demandes actuellement à l'étude. L'an dernier, la Commission a approuvé 41 demandes et elle a reçu 225 demandes en vue de l'application de mesures de sécurité aux passages à niveau.

M. DRYSDALE: Vous avez dit, n'est-ce pas, que la Commission a à son service douze ingénieurs qui s'occupent uniquement d'étudier ces demandes-là?

M. SHEPARD: Oh, mais non, notre compétence s'étend aussi aux pipelines, aux passages à niveau, aux ponts qui sont construits par les compagnies ferroviaires et aux systèmes de signalisation.

Si cela n'est pas contraire au Règlement, monsieur le président, j'aimerais à profiter de l'occasion pour inviter les membres du Comité qui pourraient être intéressés à le faire, à venir se rendre compte personnellement du travail que la Commission accomplit.

M. DRYSDALE: J'accepte cette invitation avec plaisir, monsieur le président. Comme je l'ai fait remarquer, cette situation s'est déjà présentée auparavant; je veux dire qu'en certaines occasions il s'est écoulé un laps de temps assez considérable depuis le moment où une demande a été présentée à la Commission et le moment où elle a donné son autorisation de procéder aux travaux. J' imagine que la Commission fait tout son possible pour accélérer les choses, n'est-ce pas?

M. SHEPARD: Nous faisons de notre mieux. Nous ne prétendons pas être parfaits.

M. WEBSTER: Quelle sorte de marques réfléchissantes apposez-vous sur les côtés des wagons de chemin de fer? S'agit-il de la même sorte de marques réfléchissantes que celles qu'on voit le long des routes, ou de la catégorie de marques réfléchissantes dites "Minnesota Mining", ou est-ce qu'il s'agit tout simplement de peinture réfléchissante?

Le PRÉSIDENT: On peut employer n'importe laquelle de ces marques réfléchissantes. J'en ai un exemple en main. Ceci est une illustration de la marque réfléchissante appelée "Scotchlite".

M. WEBSTER: Il n'en coûte pas bien cher de faire l'apposition de cette sorte de marque réfléchissante, n'est-ce pas?

M. SHEPARD: En effet, il n'en coûte pas bien cher. Je regrette de ne pouvoir vous donner de chiffres précis à ce sujet. Mais quand on sait qu'il faudrait faire l'apposition de marques réfléchissantes sur les côtés de 80,000 wagons, comme cela est le cas pour le Pacifique-Canadien, et de 200,000 wagons pour toutes les compagnies ferroviaires, on voit aisément que le coût d'une telle mesure de sécurité monte en flèche.

Le PRÉSIDENT: Ce qui compte c'est qu'on puisse voir les marques réfléchissantes; la sorte elle-même est d'importance secondaire.

M. SHEPARD: C'est juste.

M. SMALL: L'apposition de marques réfléchissantes sur les côtés des wagons doit être une entreprise coûteuse car je crois savoir qu'il s'agirait de faire l'apposition de marques composées de globules de verre et que les molécules... J'imagine qu'il serait difficile de les apposer de telle façon qu'elles puissent résister avec succès aux intempéries. Il faut dire aussi que l'apposition de marques réfléchissantes composées de globules de verre coûterait plus cher encore que la simple apposition d'une couche de peinture réfléchissante.

M. PASCOE: J'aimerais à savoir si on est obligé en vertu d'un règlement de faire l'installation immédiate d'un système de signalisation automatique aux passages à niveau où il s'est produit un accident mortel?

M. SHEPARD: Non seulement dans les cas d'accidents mortels mais aussi dans tous les cas d'accidents qui entraînent des blessures, on est tenu en vertu d'un arrêté de la Commission de réduire immédiatement la vitesse des trains sur la voie en question à 25 milles à l'heure jusqu'à ce qu'un de nos inspecteurs ait fait enquête au sujet de l'accident. L'enquêteur de la Commission se rend sur les lieux de l'accident et lui fait tenir un rapport au sujet de l'accident en question. Il appartient ensuite à la Commission d'établir si l'accident a été causé ou non par la négligence de l'automobiliste impliqué dans l'accident, et d'établir s'il y a lieu de prendre des mesures de sécurité au passage à niveau en question. Dans le cas de l'affirmative, la Commission voit à ce qu'on prenne les mesures qui s'imposent.

M. SMALL: Pour en revenir à la question des marques réfléchissantes, qu'il s'agisse de peinture réfléchissante, de marques réfléchissantes de la catégorie "Scotchlite" ou de n'importe laquelle de ces mesures de sécurité, j'aimerais à mentionner qu'on a mis une association sur pied il y a trois ans, dont M. Plaxton a été le premier directeur et M. Ash après lui, dans le seul dessein de coordonner ce programme de sécurité à travers le Canada et d'amener les provinces à adopter des écriteaux d'avertissement et des mesures de sécurité qui soient uniformes d'un bout à l'autre du pays.

On était censé également uniformiser l'usage des marques réfléchissantes et de toutes les autres mesures de sécurité destinées à prévenir les accidents. Est-ce qu'on a fait tenir un rapport à la Commission à ce sujet? Savez-vous à quel point en sont rendues les choses?

M. SHEPARD: J'ai appris qu'on compte avoir terminé la rédaction d'un manuel dans ce domaine à temps pour une réunion de l'association qui aura lieu cet automne et à laquelle il sera approuvé s'il y a lieu.

M. SMALL: Quel rôle jouent les provinces dans tout cela? Font-elles partie de l'association et sont-elles en faveur de l'uniformisation des mesures de sécurité à l'égal des municipalités?

M. SHEPARD: Pour autant que je le sache, c'est exact.

M. SMALL: Lorsqu'il est nécessaire d'installer un système de signalisation à un passage à niveau, on doit l'installer à une distance de mille pieds de la voie ferrée pour qu'il soit efficace, et je crois que vous avez eu des ennuis avec les gouvernements municipaux en ce qui a trait à l'entretien de ces systèmes de signalisation. Est-ce qu'on a songé aussi aux frais de la mise en vigueur de ces mesures de sécurité?

M. SHEPARD: C'est ce que je crois comprendre, mais je dois vous faire remarquer toutefois que cette question ne ressortit pas directement à la compétence de la Commission même si notre directeur des opérations assiste aux réunions de l'association dont vous parlez.

M. SMALL: Le travail de cette association ne mènera pas à grand chose si elle ne peut établir certains contacts ou si elle ne peut travailler dans une certaine mesure en collaboration avec votre ministère. Sinon vous vous trouverez à poursuivre des buts contraires. Il va sans dire qu'une fois qu'on a procédé à l'installation d'un système de signalisation vous ne pouvez plus rien y changer même si vous avez encore quelque chose à voir quant à l'entretien et le bon fonctionnement du système de signalisation au passage à niveau. On doit dire que les croisements de voies superposées ne causent pas autant de difficulté que les passages à niveau.

M. SHEPARD: On nous consulte à l'occasion et les organismes qui participent à l'installation ou à la construction de mesures de sécurité savent très bien jusqu'où s'étend la compétence de la Commission dans ce domaine.

M. SMALL: Une autre question que je veux vous poser se rapporte au chemin Royal York sur la route de Dundas où on a fait la construction de deux voies en remblai à un coût particulièrement élevé. Comment s'y est-on pris pour mener ce projet à exécution?

M. SHEPARD: Je ne possède pas les chiffres précis à ce sujet mais je puis me les procurer en vue de les faire consigner au compte rendu.

M. SMALL: Il s'agissait d'un projet de quatre millions; je m'en souviens.

M. SHEPARD: Vous avez raison. La Commission a avancé des fonds à même la Caisse des passages à niveau de chemin de fer pour la construction de croisements de voies superposées à deux passages. Je sais qu'une somme de \$600,000 a été affectée au coût des travaux à même la Caisse des passages à niveau de chemin de fer et que la majeure partie du solde a été payée par la ville de Toronto ou par la région métropolitaine de Toronto, mais je ne puis vous donner de chiffres, à ce sujet.

M. SMALL: La province a-t-elle assumé une partie des frais de ce projet de construction qui s'est fait sur la route numéro cinq?

M. SHEPARD: Cela se peut, monsieur. Je n'ai pas en main de données à ce sujet.

M. SMALL: Les compagnies ferroviaires assument 15 p. 100 des frais de construction, n'est-ce pas?

M. SHEPARD: Ce qui se produit la plupart du temps, et je crois que ce fut le cas pour le projet Royal York-Dundas, si j'ai bonne mémoire, c'est qu'il ne nous arrive jamais de faire affaire directement avec les gouvernements provinciaux au cours de nos séances. Supposons que la Commission reçoive une demande de la part de la région métropolitaine de Toronto. La Commission répartit les frais du projet en question et il appartient ensuite à la région métropolitaine de Toronto d'essayer d'obtenir, si elle peut (car nous n'avons rien à y voir), de l'aide de la province en concluant un accord directement avec elle; je parle d'un accord entre la ville et la province.

M. SMALL: J'aimerais à vous poser quelques autres questions. La Commission a autorisé la construction de croisements de voies superposées à l'intersection des avenues Midland et Saint-Clair, dans la municipalité de Scarborough de la région métropolitaine de Toronto, où il s'est produit deux accidents graves; un de ces accidents s'est produit un jour de Noël et un deuxième accident s'est produit à l'occasion de la Noël, l'année suivante. Il y a près de deux ans que la Commission a donné son autorisation et, pourtant,

on n'a pas encore commencé les travaux. Pouvez-vous expliquer cela? Serait-ce que la municipalité en question ne peut se permettre d'assumer les dépenses qu'entraînerait l'exécution de ce projet de construction?

M. SHEPARD: De quel endroit s'agit-il, avez-vous dit?

M. SMALL: De l'intersection des avenues Midland et Saint-Clair dans la municipalité de Scarborough de la région métropolitaine de Toronto. Si je ne me trompe, la Commission a donné l'autorisation en 1956 d'entreprendre les travaux de construction de ces croisements de voies superposées; il se peut d'autre part que la compagnie ferroviaire ou que la municipalité intéressées aient décidé de contremander le projet.

M. SHEPARD: Je dois avouer que les détails que vous m'avez fournis ne me rappellent rien à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Si vous le voulez bien, monsieur Small, M. Shepard répondra à votre question quand il se sera renseigné à ce sujet.

M. SMALL: Bien sûr. Si j'ai posé cette question-là c'est qu'il s'agit d'une intersection qui est fort dangereuse. On a commencé les travaux de construction des croisements de voies superposées sur l'avenue Greenwood. Il y a deux ans que la Commission a donné son autorisation de procéder aux travaux à l'intersection des avenues Midland et Saint-Clair et on n'a encore rien fait, alors qu'on a déjà commencé les travaux sur l'avenue Greenwood. Ce que je veux savoir, en somme, c'est combien d'argent la Commission affecte-t-elle chaque année à la construction de ces croisements de voies superposées? Car je me souviens que nous avons avancé un crédit de cinq millions à la Commission des transports il y a deux ans en vue de la construction de croisements de voies superposées.

M. SHEPARD: Nous avons engagé la presque totalité de cette somme à la construction de projets de cette nature. Je pense que j'ai en main les données qui s'y rapportent. Nos crédits étaient pour ainsi dire épuisés à la fin de 1957, ce qui signifie que nous avons dépensé au cours des trois années précédentes les quinze millions qui ont été versés à la Caisse.

M. BRUNSDEN: A-t-on pensé, monsieur le président, à apposer aussi des marques réfléchissantes sur les écriteaux d'avertissement aux passages à niveau?

M. SHEPARD: Cela est mentionné dans le bill, monsieur.

M. BRUNSDEN: Est-on tenu de mettre cette mesure de sécurité en vigueur? Je pense aux Prairies car je ne me rappelle pas d'avoir vu qu'on ait apposé des marques réfléchissantes sur les écriteaux d'avertissement aux passages à niveau dans cette région-là.

M. SHEPARD: Vous n'avez pas pu en voir parce que cet usage sera illégal aussi longtemps que le présent bill ne deviendra loi. Aux termes de la Loi sur les chemins de fer, on est actuellement tenu de peindre les écriteaux d'avertissement aux passages à niveau.

M. BRUNSDEN: De les peindre avec de la peinture?

M. SHEPARD: C'est exact.

M. BRUNSDEN: Mais ce n'est pas de la peinture lumineuse, n'est-ce pas?

M. SHEPARD: Non, monsieur.

M. BRUNSDEN: Et par un soir brumeux, on ne peut les distinguer avant d'avoir atteint la voie ferrée, n'est-ce pas?

M. SHEPARD: Vous avez parfaitement raison.

M. BRUNSDEN: J'estime pour ma part qu'on pourrait réduire de beaucoup les frais d'installation de ces signaux réflecteurs ou de ces marques réfléchissantes si on améliorerait sensiblement la luminosité des écriteaux d'avertissement aux passages à niveau.

M. SHEPARD: Je partage entièrement votre avis, monsieur. Il s'agit précisément là d'une des mesures qui, l'espérons-nous, découleront de la promulgation de la présente modification.

M. HOWE: J'aimerais à faire une autre observation au sujet de l'apposition de marques réfléchissantes sur les côtés des wagons de chemin de fer. Je remarque qu'il n'est fait aucune mention dans le texte de la modification de l'entretien des marques réfléchissantes. On ne parle que de leur apposition sur les côtés des wagons. Lorsque les marques réfléchissantes seront détériorées ou qu'elles auront été arrachées dans une année ou deux, je ne serais pas surpris que les compagnies ferroviaires avancent alors comme excuse: "Mais, nous avons fait l'apposition des marques réfléchissantes il y a un an comme les règlements l'exigeaient; vous pouvez encore voir les traces qu'elles ont laissées." J'observe cependant que la modification porte, à l'égard des écriteaux d'avertissement aux passages à niveau: "...d'ériger et de maintenir".

Une fois qu'on a apposé des marques réfléchissantes sur les côtés des wagons, ne serait-il pas logique qu'elles soient remplacées à mesure qu'elles se détériorent?

M. SHEPARD: La Loi sur les chemins de fer nous confère des pouvoirs généraux qui nous permettent d'obliger les compagnies ferroviaires à conserver leur matériel en bon état. En fait, nos inspecteurs nous font parvenir sans cesse des rapports au sujet du matériel roulant défectueux dont les compagnies ferroviaires font usage; celles-ci n'ignorent pas qu'un rapport de cette nature a la même force qu'une sommation en bonne et due forme de la part de la Commission et aussi voient-elles à prendre les mesures qui s'imposent.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Pour en revenir à ce que M. Howe disait, pouvez-vous nous dire si vous pourrez... je veux dire, si vous pouvez obliger les compagnies ferroviaires à conserver à leurs propres frais leur matériel en bon état, est-ce que la modification proposée vous donnera les mêmes pouvoirs à l'égard des marques réfléchissantes? Aurez-vous le pouvoir de les obliger à remplacer les marques réfléchissantes qui se détérioreront car, enfin, il ne faut pas oublier que l'apposition de ces marques réfléchissantes se fera dans une certaine mesure aux frais de la Commission, n'est-ce pas?

M. SHEPARD: Nous avons tout raison de le croire.

M. HOWE: Enfin, la Commission n'assumera-t-elle pas 60 p. 100 des frais d'entretien?

M. SHEPARD: Il ne s'agit pas ici des frais d'entretien.

M. HOWE: Ne s'agirait-il pas alors des frais de repeinturage?

M. SHEPARD: Non, monsieur, pas si l'on s'en tient au texte actuel du bill.

M. SMALL: J'aimerais à obtenir de plus amples renseignements au sujet de la répartition des frais en rapport avec les mesures de sécurité dont il est question. J'aimerais à savoir quel usage la Commission se propose de faire des 15 millions qu'elle aura en caisse au cours des deux ou trois prochaines années, et sur quoi elle va se fonder pour faire la répartition de ces crédits-là.

Ce qui me semble plus important encore, c'est qu'on puisse employer ces 15 millions de telle manière à créer de l'emploi pour les chômeurs. Si on décide de faire la construction de croisements de voies superposées et si on attend toute une année avant de procéder aux travaux, on ne réussira jamais à améliorer les conditions de l'emploi, du moins dans ce domaine.

M. SHEPARD: Je crois savoir que la plupart des ministères provinciaux de la voirie ont des projets de construction en vue. Nous pouvons nous attendre à recevoir une avalanche de nouvelles demandes cette année si nous en jugeons d'après notre expérience en 1955 alors que le taux de contribution de la Commission a été porté de 30 p. 100 à 60 p. 100 et que le total des contributions de la Commission a augmenté de 1 million à 5 millions. La Commission a reçu un nombre sans précédent de demandes en vue de la construction de croisements de voies superposées à la suite de la modification qui a été apportée à la Loi des chemins de fer en 1955, et nous estimons que cette augmentation est due au fait que le taux de contribution de la Commission à même la Caisse des passages à niveau des chemins de fer a été portée de 40 p. 100 à 60 p. 100. Nous demandons maintenant au gouvernement de porter le taux de contribution à 80 p. 100 à l'égard des nouveaux projets de cette nature.

M. SMALL: Comment se fera la répartition du solde entre les compagnies ferroviaires et les gouvernements municipaux?

M. SHEPARD: Chacune des demandes en vue de la construction de croisements de voies superposées est considérée individuellement. D'habitude, la Commission fera faire des études sur les projets envisagés et elle en répartira les frais entre les gouvernements municipaux et les ministères de la voirie intéressés.

M. SMALL: Je sais que les villes d'une certaine importance éprouvent des difficultés financières à assurer le financement des projets de cette nature mais on peut dire qu'elles s'en tirent assez bien si on considère que certaines villes de moindre importance ne peuvent même pas se permettre d'assumer la plus faible partie des deux montants.

M. HOWE: On est à construire un croisement de voies superposées sur la route numéro 6 entre Arthur et Mount Forest. Avez-vous une idée de ce qu'il pourra en coûter?

M. SHEPARD: Je puis me renseigner à ce sujet et vous le laisser savoir.

M. HOWE: Ainsi que la répartition des frais de ce projet.

M. SHEPARD: Vous parlez de la route qui relie Arthur à Mount Forest?

M. HOWE: C'est cela; la route numéro six.

M. GARLAND: J'aimerais à savoir où on en est rendu avec les demandes qui ont été présentées à la Commission?

M. SHEPARD: Vous voulez savoir combien de demandes nous avons actuellement en main, n'est-ce pas?

M. GARLAND: Je voudrais savoir combien de demandes vous avez actuellement en main et aussi, quelle sera la portée du présent bill à leur sujet?

M. SHEPARD: La Commission est à faire l'étude de soixante et une demandes, ce qui signifie dans la pratique que certains de ces projets sont encore à l'étude et que d'autres sont soit en voie de construction ou à la veille d'être mis en chantier. Une des dispositions du bill le rend rétroactif au 31 janvier

de cette année. Tous les projets qui ont été approuvés par la Commission depuis le 31 janvier et qui sont censés dès lors bénéficier d'une affectation à même la Caisse, bénéficieront de la nouvelle augmentation dans le taux.

M. GARLAND: Cela n'a rien à voir ainsi avec la date à laquelle on a fait la demande?

M. SHEPARD: Non monsieur; il n'est question que de la date à laquelle la Commission donne son autorisation. Je sais qu'on nous a demandé dans certains cas de retarder notre autorisation car on s'attendait à ce qu'on présentât un projet de loi de ce genre.

M. DRYSDALE: J'aimerais à savoir, à titre de renseignement, si vous pouvez nous citer des données au sujet du nombre de collisions qui se sont produites entre des locomotives et des automobiles; je parle des collisions dans lesquelles une automobile a frappé le côté d'un train. J'aimerais à savoir ce qui a poussé le gouvernement à rédiger cette modification relative à l'apposition de marques réfléchissantes sur les côtés des wagons.

M. SHEPARD: Vous voulez savoir quelle est la cause de ces collisions?

M. DRYSDALE: Est-ce qu'il arrive que des automobilistes entrent en collision avec le côté d'un train?

M. SHEPARD: Cela arrive, en effet. Vous me permettrez de faire une observation d'ordre général. Je trouve pour le moins curieux que seulement un pour cent de tous les accidents de la route se produisent aux passages à niveau. J'ai en main les données relatives au nombre de véhicules qui sont entrés en collision avec des trains au cours de 1957.

M. DRYSDALE: Je m'intéresse surtout aux véhicules qui ont tamponné le côté d'un train.

M. SHEPARD: En 1957, il y a eu 51 véhicules qui ont heurté le côté d'un train pendant le jour et 109 après la tombée du jour. Par contre, 225 véhicules ont été frappés par un train pendant le jour et 152 après la tombée du jour. Le nombre d'automobiles qui entrent en collision avec le côté d'un train est sensiblement plus élevé après la tombée du jour que pendant le jour.

M. DRYSDALE: Comment expliquez-vous que le bill ne parle pas des locomotives?

M. HEES: Les locomotives sont munies de phares.

M. DRYSDALE: L'illustration des marques réfléchissantes du type "Scotch-lite" nous faisait voir une locomotive qui portait ces marques réfléchissantes sur le côté et, pourtant, le bill ne fait état que de "marques réfléchissantes sur les côtés des wagons de chemin de fer".

Le PRÉSIDENT: Pendant que les représentants de la Commission vérifieront cela, je me permettrai de vous faire remarquer que cette question remonte à la dernière guerre; je me souviens d'avoir alors parlé de l'importance de peindre les côtés des wagons de chemin de fer. A mon avis, si on a soulevé cette question sans arrêt à chaque session depuis la guerre, cela est dû au fait qu'un grand nombre d'accidents sont survenus après la tombée du jour, un grand nombre de collisions, surtout entre des véhicules et des wagons de chemin de fer.

M. SHEPARD: On m'a demandé pourquoi il ne serait pas nécessaire d'apposer aussi des marques réfléchissantes sur les côtés des locomotives. La meilleure réponse que je puisse donner à cette question c'est que les locomotives

sont munies de leurs propres phares et qu'elles possèdent leurs propres signaux d'avertissement, soit la cloche et le sifflet, et que, de plus, elles sont d'ordinaire assez propres, beaucoup plus propres du moins que les wagons et qu'elles sont d'autant plus visibles.

M. DRYSDALE: Je vous avouerai pour ma part que je suis presque entré en collision avec le côté d'une locomotive en plein centre de Vancouver et que si je l'ai échappé de justesse, c'est grâce à l'initiative du conducteur qui m'a fait des signaux au moyen d'une lampe de poche. Si les marques réfléchissantes de la catégorie "Scotchlite" sont censées prévenir les accidents, on a lieu de se demander si ce ne serait pas une bonne idée de les apposer aussi sur les côtés des locomotives.

M. SHEPARD: On m'a appris que plusieurs locomotives sont munies de phares sur les côtés aussi bien qu'à l'avant.

M. DRYSDALE: Je trouvais curieux que cette illustration nous fasse voir une locomotive diesel au lieu de wagons munis de marques réfléchissantes du type "Scotchlite" sur les côtés.

M. HEES: Nous allons en prendre note.

Les articles 1 et 2 sont approuvés.

Nous passons maintenant à l'article 3: Omission d'ériger des écriteaux d'avertissement aux croisements.

M. SMITH (*Simcoe*): J'aimerais à avoir des précisions au sujet de l'article 3 vu que je n'ai pas en main le texte complet de l'article 270 de la loi. Ma question se rapporte à l'abrogation de l'article 411 qui renferme les mots "et, dans la province de Québec, ces mêmes mots en langue anglaise et en langue française..." J'ai l'impression qu'on soustrait quelque chose aux dispositions de l'article 270 a), mais il se peut par ailleurs que l'article 270 ait une plus grande portée que ne le laisse supposer le texte ci-dessus.

M. SHEPARD: Non. Si je ne me trompe, l'article que vous venez de lire est le paragraphe 2) de l'article 270. Dans la province de Québec, ces mots-là doivent être en langue anglaise et en langue française. La modification ne s'applique qu'au paragraphe 1 de l'article 270.

M. SMITH (*Simcoe*): Je vois.

M. SMALL: Il y a une autre question que je voulais vous poser. J'ai cru comprendre qu'on a imposé des amendes aux automobilistes qui ont tamponné des wagons lorsqu'ils ont été poursuivis et amenés en cours pour les dommages qu'ils ont causés. Avez-vous un dossier à ce sujet? Je n'ignore pas que vous ne vous occupez pas des poursuites.

R. Non, monsieur, nous n'avons pas de dossier à ce sujet. Je dois vous faire remarquer de plus que lorsqu'il y a poursuite, cela se fait en vertu de la loi provinciale.

D. Est-ce que vous possédez des renseignements au sujet des poursuites qui auraient été institutées contre les automobilistes qui ont tamponné des wagons?—R. Nous ne possédons pas de renseignements à ce sujet et je doute fort qu'on puisse en obtenir car on ne fait que commencer à compiler des données statistiques dans les provinces au sujet des accidents de la route.

M. Drysdale:

D. Y a-t-il déjà eu des poursuites en vertu de l'ancien article qui impose une amende de quarante dollars?—R. Non.

D. Pouvez-vous nous dire pourquoi on a fixé l'amende à un taux aussi peu élevé que quarante dollars?—R. Cela était pour faire en sorte que les compagnies ferroviaires sachent bien qu'elles seraient sujettes à une amende si elles n'appliquaient pas le règlement de la Commission.

D. Ne croyez-vous pas qu'il y aurait tout avantage à hausser cette amende, de la porter par exemple à \$1,000?—R. Je dois vous dire en toute franchise que nous n'avons jamais été obligés d'y faire appel. J'ignore s'il y aurait avantage ou non à s'en tenir au taux de quarante dollars qui est en usage depuis cinquante ans. Une hausse s'impose peut-être à cause de l'inflation.

M. DRYSDALE: Oui, je suppose qu'une hausse pourrait s'imposer à cause de l'inflation.

Le PRÉSIDENT: Approuvez-vous l'article 3? Approuvé. Approuvez-vous le préambule? Approuvé. Approuvez-vous le titre du bill? Approuvé. Estimez-vous que je doiver apporter le bill sans modification aucune? Approuvé.

Je vous remercie, messieurs.

Vous me permettrez de vous rappeler avant que vous ne partiez que les bills relatifs à la *West Coast Transmission*, la *Mid-Continent* et la *Stanmount Pipe Line* sont inscrits à l'Ordre du jour de la Chambre, ce soir, entre cinq heures et six heures.

Si les bills sont approuvés par la Chambre ce soir, nous pouvons nous attendre à les avoir jeudi matin à 9 heures et demie. Si je vous dis cela, c'est que j'espère bien que vous serez présents à cette occasion.

